MINISTERIO DE FOMENTO



ELEMENTOS PARA EL ESTUDIO DEL PROBLEMA FERROVIARIO EN ESPAÑA



TOMO V

ELEMENTOS PARA EL ESTUDIO DEL PROBLEMA FERROVIARIO EN ESPAÑA

MINISTERIO DE FOMENTO



ELEMENTOS
PARA EL ESTUDIO DEL PROBLEMA FERROVIARIO EN ESPAÑA

RECOPILADOS BAJO LA DIRECCIÓN DEL

EXCMO. SR. D. FRANCISCO DE A. CAMBÓ Y BATLLE
MINISTRO DE FOMENTO



TOMO V

MADRID
ARTES GRÁFICAS «MATEV»
Paseo del Prado, 34
1920

COLABORADORES DE ESTA OBRA

D. ANTONIO VALENCIANO Y MAZERES

Ingeniero Jefe de Caminos, Canales y Puertos y Abogado, Jefe del Negociado de Concesión y Construcción de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento

D. JOSÉ MARÍA DE ZUMALACARREGUI Y PRAT

Doctor en las Facultades de Derecho y Filosofía y Letras, Catedrático de Economía y Hacienda Pública de la Universidad de Valencia

D. PEDRO PABLO DE ALARCÓN Y CONTRERAS

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, con destino en la Primera División de Ferrocarriles

D. RAFAEL MARÍN DEL CAMPO Y PEÑALVER

Capitán de Ingenieros, con destino en el Primer Regimiento de Ferrocarriles

D. FÉLIX ESCALAS Y CHAMENI

Doctor en Derecho, Vicesecretario de la Cámara de Comercio de Barcelona

D. JOSÉ TORINO Y GUINOT

Ayudante de Obras Públicas, Jefe de Negociado, Oficial del Negociado de Co cesión y Construcción de ferrocarriles del Ministerio de Fomento

D. JULIO ALVAREZ Y BUZNEGO

Profesor mercantil, Oficial del Cuerpo de Profesores Mercantiles al servicio de la Hacienda Pública

D. JUAN BAUTISTA MARTÍNEZ DE DIEGO

Jefe de Negociado, Oficial del Negociado de Concesión y Construcción de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento

FE DE ERRATAS DEL TOMO V

Página	Indicación	Línea	Dice	Debe decir
6	Texto	14	no fueron ricos,	no fueran ricos,
34	»	1	año 70	año 79
45	»	29	el tráfico?	del tráfico?
58	»	35	Livorna	Liorna (o Livorno)
73	»	19	tal resolución	dicha reducción
90	»	17	los extremos;	la extrema izquierda;
92	»	12	y 1911,	y 1912,
92	»	13	1905, 1907 y 1911.	1905, 1907-08 y 1911-12.
92	»	24	de la que	de las que
96	»	41	En 1911	En 1910
102	»	5	52 por 100; aumentó	52 por 100, aumentó
103	»	36	En Mayo	En Marzo
104	»	43 y 44	es mucho mayor de 12 liras por lira de producto, contra seis liras por lira de producto, término medio en otras naciones..................	es de 11'60 liras por lira de producto, contra 8'50 francos por franco de producto, término medio entre las principales naciones.
113	1.ª columna	23	llegase a la conclusión	llégase a la conclusión
117	»	15	cuando partiendo	cuando —partiendo
119	Nota	Ultima	Eiseinbahnverwaltungen	Eisenbahnverwaltungen
130	Ultimo rótulo		1912-1915	1912-13
131		Antepenúltima	— 91 %	+ 91 %
136	Texto	3	se ejecución	su ejecución
176	»	19	celebradas por las	celebradas entre el Gobierno y las
382	Rótulo del cuadro	1	de seis	de las seis
424	V.—Estado del Personal, Gastos etc.—Línea: Idem (íd.) ajenos al personal.—Columna: Alemania.—Media columna: Por 100		46'61	44'61

473 En la cubierta de los Gráficos falta la siguiente nota:

(1) Los once gráficos que siguen son originales. Para dibujarlos nos hemos atenido *exclusivamente* a los datos incluídos en los cuadros de este mismo Apéndice A, con objeto de que aquellos respondan, en lo posible, a idénticas normas. De este modo, sólo se nos han presentado dudas respecto a algunos datos relativos a 1910, por no ser siempre exactamente iguales en los diversos cuadros de este Apéndice en que figuran; y para solventarlas, nos hemos guiado, en lo que a dicho año concierne, por el cuadro núm. 200, que, por tener que utilizarlo forzosamente para algunos gráficos, lo hemos adoptado como base para todos aquellos en que había que representar longitudes de líneas en 1910.

475 Gráfico 81 (VII).—En este gráfico, las cuatro curvas están corridas diez milímetros a la derecha, con relación al eje de abscisas. Así, los puntos de dichas curvas correspondientes a un año cualquiera, el 1900, por ejemplo, no son los de intersección de las mismas con la vertical de este año, sino con la del 1905. Además, en éste y en todos los gráficos deben tenerse presente los pequeños e inevitables errores debidos a las contraccionss del papel, al no matemático ajuste de las máquinas, etc., etc.

INDICES



I.—Indice general de materias del Tomo Quinto (1)

Páginas

Título Sexto

Algunos datos sobre la política ferroviaria de diversas naciones

(conclusión)

(1) Véanse los *Indices y Notas preliminares* e *Introducción*, y especialmente el «Plan del Título Sexto», en el Tomo IV.



Páginas

Páginas

Páginas

APÉNDICES AL TÍTULO SEXTO

Páginas

II.—Indice de Cuadros del Tomo Quinto

III.—Indice de Gráficos del Tomo Quinto

(Incluídos en el Apéndice II al Título Sexto)

TITULO SEXTO

ALGUNOS DATOS SOBRE LA POLITICA FERROVIARIA DE DIVERSAS NACIONES

(CONCLUSIÓN)

TERCERA PARTE

Grupo de naciones que adoptaron sistemas mixtos y han evolucionado hacia el régimen de Estado.

CAPITULO VI

Suiza.

Preliminar.

No constituye, ciertamente, Suiza un modelo de obligado estudio en varios de los aspectos que presentan los ferrocarriles. Lo diminuto de su territorio es causa de que el desarrollo de sus redes ferroviarias y el volumen de su tráfico sean mucho menores que en la mayoría de las naciones y, desde luego, que en aquéllas que la circundan. Por otra parte, su terreno, excepcionalmente quebrado, ha impreso al conjunto de la red de vías férreas que lo surcan un carácter tan particular que se hace muy difícil encontrar otro país semejante y al que, por consiguiente, pudieran ser aplicadas ciertas normas que forzosamente han tenido allí que adoptarse. Su misma Constitución política hace también de aquél un país excepcional, pues aun cuando el régimen federal haya sido adoptado por numerosas e importantísimas naciones en todo el mundo, Suiza puede decirse que es un caso singular, por la profusión verdaderamente extraordinaria de pequeños Estados o Cantones, cuyo conjunto forma una Confederación tan reducida como la Helvética.

Esta última circunstancia, que en cierto modo, según acabamos de indicar, podía ser un nuevo argumento que justificara la no inclusión de Suiza en este Título, es, desde otro punto de vista, uno de los motivos que nos han impulsado a ocuparnos de dicha nación. Efectivamente, algunos de los caracteres más esenciales que distinguen a los ferrocarriles, han impreso tarde o temprano determinadas normas en su construcción y explotación, que, desdeñadas en parte por ciertos países, se han impuesto por fin o están a punto de imponerse a todos. En pocas naciones, sin embargo, podrá ofrecerse un conjunto de circunstancias tan desfavorables y, digámoslo así, tan antitéticas con el ferrocarril, como en Suiza, que hasta cierto punto parece en esta materia el reverso de la medalla de Bélgica. A las dificultades que lo quebrado y pobre del suelo y subsuelo de aquélla ha ofrecido para el desarrollo de ese medio de comunicación, se han sumado las derivadas de su Constitución política, de ese cantonalismo, cuya naturaleza es evidentemente contrapuesta a la de las vías férreas, que necesitan para su pleno desenvolvimiento un régimen de centralización, que no nos atrevemos a afirmar deba ser absoluto, pero sí que es incompatible con un exagerado atomismo funcional. En este aspecto, Suiza nos ofrece grandes enseñanzas, y, dada la índole de esa nación, la evolución de su política ferroviaria constituye una de las comprobaciones prácticas más elocuentes de ciertos principios generales, que, muy discutidos antes, van siendo ya admitidos por todos los pueblos.

Además, la misión que en la política internacional de Europa desempeña Suiza desde hace muchos años y que tantos puntos de contacto tiene con la misión social de los ferrocarriles, su situación geográfica y aun las propias características que hacen de éste un país excepcional, por más de un concepto, nos han ofrecido nuevos motivos para ocuparnos de él, si bien lo haremos sólo en la forma y medida necesaria para que nuestros lectores puedan sacar la debida utilidad de esta monografía, a la que, por las razones antes esbozadas, nos hemos visto obligados a imprimir un carácter particular que difiere sensiblemente del de casi todas las demás que se incluyen en este Título.

Líneas generales de la evolución política en Suiza.

Resumen hasta el final del siglo XVIII.

«Mil años atrás—dice el Dr. Th. de Liebenau (1)—el monje de Saint-Gall, Notker, calificaba al país que hoy día constituye Suiza, como una tierra de hombres rudos, de fé ruda, habitando un suelo más rudo todavía: *dura viris, dura fide, durissima gleba*. En el siglo XIII, en el momento en que en los pequeños Cantones se establecieron los primeros cimientos de la Confederación suiza, el suelo de esta región montañosa era casi totalmente improductivo: no brotaban en él ni vides ni espigas. Era una pobre comarca de pastores casi exclusivamente dedicados a la industria alpina.

»Quinientos años más tarde, al finalizar el siglo XVIII, el país se hallaba desconocido. La industria de los habitantes y la obra de los Gobiernos le había transformado por completo. Era la admiración de los viajeros, de los sabios y de los escritores que, como Voltaire, hacían notar que hasta la misma naturaleza del suelo había cambiado. El cultivo de los campos, en el que las fundaciones pías, los conventos, las municipalidades y los Gobiernos rivalizaron en celo, había encauzado los torrentes y suavizado la rudeza del clima. Aunque la mayoría de los habitantes no fueron ricos, hermosas y amplias carreteras surcaban la comarca. Numerosos puentes, artísticamente construídos, se habían tendido sobre los ríos. Por doquier se alzaban establecimientos de beneficencia, lo mismo en los elevados puertos de los Alpes, que en las ricas ciudades industriales y en las pintorescas aglomeraciones. Este pueblo, en otros tiempos tan rudo, había realizado admirables progresos en las artes y en las ciencias. Ello se observaba, no sólo en la Suiza occidental, foco de la civilización del país durante los pasados siglos, sino en los Cantones primitivos y en las montañas de Appenzell, donde los habitantes mostraban la misma inteligencia...

»Justo es consignar que los viajeros que nos han pintado un cuadro tan risueño de Suiza, no han visto de ella sino sus facetas más atractivas. En realidad, los escritores extranjeros que hablaban de nuestra vida, de nuestras leyes, de nuestro régimen, no hacían más que repetir los juicios de las personas ilustradas de las clases altas o los en cierto modo recusables de las gentes del país. Lo que, por el contrario, tenían completa razón para alabar todos ellos, era la bondad, la honradez y la hospitalidad proverbiales en los montañeses, la antigua bravura de la nación. No faltaban gentes que consideraban a Suiza como el pueblo más dichoso de Europa y el asilo de la libertad. A los transeuntes les parecía ver en nuestro país una especie de ciudadela inexpugnable, cuyos habitantes, gracias a su patriotismo, se hallaban al nivel de los pueblos más cultivados y adelantados. Estos filósofos tenían cierta semejanza con Tácito, cuando comparaba la Roma de la decadencia con los primitivos germanos. La belleza y variedad del suelo, la industria floreciente y la cultura ampliamente extendida, les engañaban acerca del estado real de Suiza. Cuando, por ejemplo, veían la acogida que se hacía a los proscritos en todo el territorio helvético, se imaginaban que Suiza, a pesar de la diversidad de ideas políticas y religiosas en ella dominante, era la tierra clásica de la libertad. En realidad, existía en cada Cantón una tendencia política netamente marcada: en ninguna parte se hallaba admitido el principio de la libertad civil y religiosa. Pero ello no impedía tolerar a los desterrados, acogerlos hasta con simpatía, según un antiguo derecho admitido, y permitirles vivir pacíficamente en el país, a condición de no mezclarse en modo alguno en los asuntos de Suiza ni en los de sus Cantones. Los Soberanos de los Estados vecinos, que reconocían la neutralidad de Suiza, no creían que ello pudiera desvirtuarla.

(1) «La Suisse à la fin du siècle dernier».

»Pero la tranquilidad idílica de que gozaba nuestro país desde 1712, fué precisamente la causa de su ruina. Se hallaba dividida en dos campos: los protestantes y los católicos... Faltaba un verdadero Gobierno. Suiza marchaba plácidamente en su inercia. Se dejaba explotar sin resistencia por sus vecinos. No llegaba a adquirir conciencia de lo que ella sería capaz de realizar, agrupando todas las fuerzas que no utilizaba.

»Montesquieu hace notar que en una Monarquía la gloria y la seguridad reposan sobre la confianza, pero que la República para vivir tiene necesidad de inquietud... Ocurre a las sociedades lo que a las aguas estancadas: cuanto más tranquilas se encuentran, más tienden a corromperse. La República de los confederados, que duraba desde el siglo XIII, esta República, que los más grandes Capitanes no habían podido vencer y que los diplomáticos y los Reyes habían vanamente intentado ganar a su política, fué socavada con tal rapidez que todos podían ver entonces que el viejo edificio, imponente por su bella ornamentación, se hallaba hacía largo tiempo minado, carcomido y agrietado por todas partes.

»Y es que en los ciudadanos de los Estados libres que componían esta Confederación, no se encontraba ni virtud cívica, ni espíritu de Cuerpo, ni comprensión de lo que Suiza representaba en el mundo. Por el contrario, esos Cantones, separados por sus creencias desde el final del siglo XVI, desgarrados por las guerras de 1529, 1531, 1656 y 1712, eran como hermanos enemistados los unos con los otros. Y cuando los Gobiernos con un fin patriótico intentaban rellenar los fosos abiertos por la política y por la religión, ora tomando medidas propias para favorecer el comercio y la industria, ya reclutando tropas, o bien extendiendo la educación popular, sus nobles intentos eran frecuentemente desconocidos o mal interpretados. Y ello acontecía, no sólo entre Cantones de religiones diferentes, sino también entre los de la misma confesión... El pueblo no quería saber nada de una felicidad oficial. Todos los cuidados que sus gobernantes dedicaron a la mejora de la selvicultura, de la agricultura, de la viticultura, a transformar, como lo habían hecho, la árida comarca del país de Vaud, en un jardín que era la admiración de Europa, a desarrollar el comercio y la industria, no les conquistaron el amor de sus gobernados...

»Si se contempla la Suiza de fines del siglo XVIII, sin Constitución; los miles de Tratados que ligaban a los Cantones entre sí y con el extranjero; la multitud de Estados confederados, aliados, protegidos, sin contar las bailías cantonales y confederadas, gobernadas por dos y hasta por doce cantones; los infinitos matices de la vida política, desde las libertades modernas a los privilegios del patriciado y de la servidumbre, se comprende que el observador escrupuloso considerase este país como un verdadero anacronismo, cuya existencia era incompatible con las doctrinas de libertad e igualdad que ganaban terreno día por día...»

Períodos que comprende la historia política de Suiza durante el siglo XIX y carácter general de cada uno de ellos.

Tal era la situación de Suiza al finalizar el siglo XVIII, esto es, al estallar la revolución francesa y cernirse sobre Europa las guerras napoleónicas.

Durante el siglo XIX la historia política de Suiza puede dividirse en cuatro grandes períodos, cada uno de los cuales comprende a su vez varios sub-períodos (1).

Abarca el primero, de 1798 a 1815, y por haber sido invadida la nación varias veces por los extranjeros, que la impusieron leyes, Constitución, contribuciones, etc., puede llamarse «*El Protectorado*». Como sub-períodos, pueden considerarse: la invasión francesa (1798); la República helvé-

(1) Numa Droz.—*Histoire politique de la Suisse au XIXème siècle.*

tica (1798-1803); Suiza bajo el Acta de mediación (1803-1813); y la larga Dieta y los Tratados de Viena (1814 y 1815).

El segundo período—«*La Regeneración*»— se caracteriza por los esfuerzos que de 1815 a 1848 hizo aquel país por reconquistar la plenitud de su autonomía, desembarazarse de las oligarquías cantonales y crear un Poder central fuerte y respetado. Son los sub-períodos: Suiza bajo la Restauración (1815-1830); las primeras luchas para la reforma constitucional (1830-1833); los conflictos con el extranjero (1834-1838); las revoluciones cantonales (1839-1844); y los jesuítas, los cuerpos francos y el Sonderbund (1844-1848).

En el tercer período (1848-1874)—«*El Estado Federal*»—aparece Suiza dueña ya de sus destinos, organizándose sobre la base de un régimen federal y parlamentario, vigilando siempre con la mayor diligencia por el mantenimiento de su neutralidad y entregada exclusivamente a su vida política interior, al desarrollo de su riqueza, al fomento de todas las fuentes de su progreso. Los sub-períodos que aquí pueden establecerse, son: los principios del nuevo régimen (1848-1856); Neuchâtel y Ginebra (1856-1864); y las luchas por la revisión federal (1864-1874).

El cuarto y último período—«*La Democracia*»—que comienza en 1874, se caracteriza por la extensión de la democracia, por el crecimiento de las facultades del Poder central, y, en fin, por un movimiento general en favor de las reformas sociales y económicas. Puede dividirse en dos sub-períodos: el de 1874 a 1890, en que se apreciaron las dificultades políticas y económicas originadas por la aplicación de la última Constitución de 1874; y el de 1890 en adelante, al que imprimen un sello especial los progresos de la democracia y del socialismo de Estado.

Orígenes de la actual Constitución federal suiza.

La Constitución federal vigente hoy en Suiza es la de 29 de Mayo de 1874, con las diversas modificaciones que han ido después introduciéndose en ella paulatinamente. Según ha podido ya deducirse de la lectura de las precedentes líneas, esta Constitución es a su vez el resultado de modificaciones sucesivas de otras anteriores, atribuyéndose sus orígenes a las llamadas *Constitución de la Malmaison* de 1801, *Segunda Constitución helvética* de 1802 y *Acta de mediación* de 1803 (1); debiendo mencionarse también el *Pacto federal* de 1815 y, sobre todo, la *Constitución* de 1848, que en realidad es la primera a la que puede aplicarse en rigor el nombre de Constitución federal suiza.

El *Pacto federal* de 1815 no era en realidad otra cosa que un tratado de alianza entre los 22 Cantones soberanos, un seguro mutuo entre sus Gobiernos.

La Constitución de 1848.

«La Constitución federal de 1848 ha sido, dadas las necesidades de la época, una verdadera obra maestra. Su mérito principal consiste en haber sabido resolver felizmente el arduo problema de la soberanía... Entre la confusión producida por el Pacto de 1815 y la tiranía que habría de resultar de una Constitución basada exclusivamente en la soberanía popular..., la Dieta ha encontrado un término medio que garantiza la prudencia, al menos relativa, de las decisiones futuras. Respetando siempre los Cantones—organismos antiguos, pero desiguales, que, formados libremente, tienen intereses especiales y, por consiguiente, derecho a vivir— esa Constitución corrigió los efectos enojosos de tal desigualdad, y situándose sobre un plano paralelo a la base histórica, introdujo la ley de la mayoría popular, que permite a los grandes Cantones hacer sentir su peso en las decisiones, sin que

(1) Doctor Charles Hilty.—*L'état actuel du Droit public suisse.*

éstas dependan de ellos exclusivamente. Así fueron creadas dos Cámaras: el *Consejo Nacional* o Cámara popular, elegido en los Cantones según su importancia (un diputado por cada 20.000 almas o fracción superior a 10.000 almas); y el *Consejo de los Estados*, en el que cada Cantón nombra dos representantes y uno sólo los Semicantones. Las dos Cámaras tienen las mismas competencias; deliberan separadamente y su acuerdo es necesario para que haya Ley. De igual modo, para toda revisión constitucional se requiere el acuerdo de la doble mayoría del pueblo y de los Cantones. En esa creación estriba la verdadera originalidad de la Constitución de 1848; a ella se debe su éxito. Para consolar a los unitarios que pretendían se renovara la nefasta experiencia de la República helvética, se les dijo entonces que los tiempos no estaban aún maduros para el principio único de la soberanía popular, pero que ésta ciertamente llegaría. Desde entonces, la tendencia unitaria se ha acentuado efectivamente ganando terreno» (1).

La Constitución de 1874.

La vigente Constitución federal de 1874 aumenta considerablemente las atribuciones administrativas y judiciales del Poder central. Según lo expresa su artículo segundo, los fines que debe llenar la Unión federal, son los siguientes:

1.º La protección común de la independencia exterior.

2.º El mantenimiento del orden general interior.

3.º La protección de ciertos derechos individuales del ciudadano, que éste posee a tenor de la Constitución de su Cantón o de la Constitución y legislación federales; y

4.º El fomento de todas las empresas destinadas a la cultura y a la prosperidad generales.

Para llenar el primer fin, la Confederación se halla representada en el extranjero, según los casos, por ministros plenipotenciarios, ministros residentes, o cónsules generales con carácter diplomático. Y tanto para lo que se refiere a esos asuntos exteriores, como a los interiores definidos antes, existe una Administración federal que, a pesar de crecer continuamente en armonía con las nuevas necesidades de estos últimos tiempos, es una de las más sencillas de Europa, al menos en lo que se refiere a sus organismos superiores o directivos, que mencionamos a continuación:

Existe, en primer lugar, el *Consejo Federal* permanente de siete miembros, creado por la Constitución de 1848, en el que reside el poder ejecutivo.

La *Asamblea Federal,* también creada en 1848, es la reunión de las dos Cámaras, que, según ya hemos dicho, se denominan, respectivamente, el *Consejo Nacional* y el *Consejo de los Estados*.

El tercer organismo o Autoridad central, que data igualmente de 1848, es el *Tribunal Federal*, que entiende en las diversas cuestiones de derecho y, entre ellas, en las que se suscitan entre los Cantones o entre éstos y la Confederación.

* * *

Por lo que afecta a las *Constituciones Cantonales,* sólo diremos que la política interior de los Cantones varía notablemente de uno a otro, pero con tendencia cada día más marcada a uniformarse.

Y tanto en los Cantones como en la Confederación existe el *referendum:* obligatorio en unos casos; aplicado en otros a petición del número de ciudadanos activos previamente determinado por las leyes; y al que también se apela en ciertos casos en que hay que ventilar asuntos especiales de notoria importancia para la vida pública.

---

(1) Numa Droz.—Ob. cit.

Acción internacional de Suiza.

Desde el momento en que Suiza llegó a la plenitud de su independencia del extranjero y a la unión de sus diferentes Estados o Cantones, la principal preocupación de sus estadistas y de todos sus habitantes ha consistido en mantener la neutralidad, cuyo reconocimiento por las demás potencias tantas fatigas les costó y que tantos beneficios les ha reportado durante el tiempo relativamente escaso que llevan disfrutándola.

A ese espíritu de neutralidad tan arraigado en el pueblo suizo, debe atribuirse principalmente la intensa acción internacional que viene ejerciendo gustosa y decididamente en todas aquellas relaciones que por medios pacíficos tienden a estrechar los lazos de unión entre los diferentes países, si bien sería injusto negar la existencia de otros móviles más elevados, espontáneos y desinteresados, que nacen de las bellas cualidades de inteligencia y de carácter que adornan a aquel pueblo, de sus concepciones políticas y de la notable extensión e intensidad que allí ha alcanzado la cultura pública.

Bastará aquí recordar la Convención de Ginebra; la Cruz Roja; la primera Sociedad que se fundó en Europa (1830) para el fomento de la paz mundial y cuya residencia fué Ginebra; el primer «Congreso de paz y libertad» (1867), también celebrado en Ginebra, en el que salió a luz la idea de los Estados Unidos de Europa; la «Oficina internacional de la paz», creada en Berna en 1891; la cuarta «Conferencia interparlamentaria», celebrada en la misma ciudad en 1892, que dió origen a la creación de una oficina permanente interparlamentaria en dicha capital; y las «*Uniones universales*», domiciliadas en Suiza y cuyas *oficinas internacionales* se hallan establecidas también en Berna, a saber: la *Unión telegráfica internacional;* la *Unión postal universal;* la *Unión de los transportes internacionales* de las mercancías por ferrocarril; la *Unión para la protección de la propiedad industrial;* y la *Unión para la protección de las obras literarias y artísticas.*

Esas y otras tentativas, congresos e instituciones, hayan nacido allí o en cualquier otra nación, han tenido siempre en Suiza la mejor acogida y hospitalidad, o de ella han recibido el más decidido y entusiasta apoyo.

Ojeada general.

El esclarecido historiador y hombre de Estado suizo, Numa Droz (1), dice que al contemplar el conjunto de la historia de su país durante todo el siglo XIX, se ven tres grandes ideas en marcha: la idea liberal, la idea democrática y la idea nacional; las cuales «no siguen líneas paralelas, confundiéndose a menudo y luchando frecuentemente también la una con la otra, así como con el espíritu del pasado, que significa: privilegios, oligarquías, cantonalismo estrecho».

Así, la idea liberal tomó cuerpo al final del siglo XVIII, bajo la influencia de la revolución francesa, esbozándose, no más, la idea democrática y la nacional.

De 1803 a 1830, vive Suiza bajo el régimen de privilegios, de oligarquías y de estrecho cantonalismo; desapareciendo la idea democrática, no manifestándose apenas la liberal, pero afirmándose, en cambio, la nacional, aunque no con entera decisión.

De 1830 a 1848, en medio de las luchas y contradicciones de aquel tiempo, las tres mencionadas ideas van adquiriendo, sin embargo, consistencia, conciliándose por fin felizmente en la Constitución de 1848.

En los años subsiguientes avanzan las tres desigualmente: la idea liberal se desarrolla de un

---

(1) Ob. cit.

modo extraordinario, ampliándose los derechos individuales, tanto en el dominio político, como en el económico y social; se acentúa también la idea nacional, así dentro del país como en las relaciones con el extranjero; permaneciendo relativamente obscurecida en ese período la idea democrática.

En la epoca actual, «la idea liberal se halla batida en brecha: de un lado, por la idea nacional que tiende a convertirse en unitaria, en mayor grado del que las necesidades reales exigen; y del otro, por la idea democrática».

En cuanto al porvenir, Numa Droz, elevado por el voto de sus conciudadanos a los puestos más altos de la República, y cuyo prestigio se halla al margen y por encima de las luchas de partido, poco antes de morir, daba a sus compatriotas el siguiente consejo: «La salud de la idea democrática, idea justa y necesaria, está en una prudente conciliación con la idea liberal, idea no menos justa y necesaria, así como con la idea nacional. El terreno de esta conciliación lo ofrece la historia entera del siglo XIX. Nada de unitarismo, que habría de herir violentamente a numerosos grupos de población; nada de opresión de los sentimientos religiosos y contra las minorías políticas, ni en la Confederación ni en los Cantones; nada de medidas económicas que tiendan a secar las fuentes vivas de la actividad nacional. Tales son los límites que la democracia suiza debe obligarse a respetar, si quiere que su acción sea bienhechora para el país».

En igual sentido se expresan muchos otros hombres esclarecidos de Suiza, de ese pueblo que con tan reducida extensión, tan escaso número de habitantes, y no obstante la rudeza de su suelo y de su clima, ha sabido hacer en el último siglo los mayores progresos en todos los órdenes.

* * *

Al terminar esta recapitulación histórica, y a pesar de habernos concretado en ella a trazar las grandes líneas generales, confesamos nuestro temor de haber rebasado los debidos límites, extendiéndonos más de la cuenta. Pero cuando al princípio señalábamos el interés especial que ofrece el estudio de la política ferroviaria desarrollada por la Confederación helvética, ya esbozamos los motivos que nos obligaban a dar a esta monografía una fisonomía particular.

Y por si con lo expuesto no tuviera el lector los suficientes elementos para formar juicio acerca de la psicología política de Suiza, terminaremos reproduciendo un concepto del Dr. Hilty, que en nuestro sentir retrata con fidelidad el alma de aquel pueblo. El cual, según el citado escritor, ha aprovechado más las lecciones de la experiencia que las de la razón; y así parece, en efecto, demostrarlo su historia, expresándolo gráficamente dos proverbios muy conocidos en el país:

Es el primero: «*Confusione hominum et Dei providentia Helvetia regitur*». (La confusión de los hombres y la providencia de Dios rigen a Suiza.) Con él se expresa esa desconfianza tradicional en el pueblo suizo hacia sus gobernantes, a la vez que cierta seguridad en los destinos de la nación. Y en realidad—exclama Hilty— ¡cuántas veces ha debido Suiza su salvación, no a la sabiduría de sus estadistas, sino a circunstancias exteriores fortuitas y casi providenciales!

Dice el segundo proverbio: «*Nach der That hœlt der Shweizer Rath*». (El suizo obra primero y luego piensa.) En este proverbio, a la vez que se censura la necesidad imperiosa de obrar sin haber reflexionado muchas veces previamente, se alaba la calma, sangre fría y raciocinio con que los suizos miden y ponderan las consecuencias de sus actos impremeditados y sus esfuerzos para repararlas. Esas dos cualidades, opuestas en apariencia, pero que recíprocamente se contrapesan, imprimen, según observa Hilty, un sello especial a las costumbres políticas y a las instituciones suizas. Ellas—agrega—son las que han mantenido la existencia del pueblo suizo y las que han afirmado su unión hasta el presente, a través de mil peligros y combates.

Las comunicaciones en Suiza.

Antes de entrar de lleno en el examen de la evolución de la política ferroviaria desarrollada por la Confederación helvética, conviene dar una idea, siquiera sea muy somera, de lo que eran en Suiza los otros medios de comunicación en el momento en que comenzaron a establecerse los ferrocarriles en el mundo.

* * *

Empezaremos ocupándonos del servicio de *postas*, bajo cuyo nombre, usual por otra parte, comprenderemos de un modo general las comunicaciones por carretera, tanto en lo que se refiere a la conducción de correspondencia, como al transporte de viajeros y mercancías.

No obstante ser mucho menores las complicaciones que las comunicaciones por carretera llevan consigo, de las que suponen los transportes por ferrocarril, de antiguo se pusieron en Suiza bien de manifiesto dos graves inconvenientes que se oponían al rápido y completo desarrollo de sus medios postales de comunicación.

Era el primero la configuración geográfica del país; no siendo necesario reflexionar mucho para comprender la inferioridad en que Suiza se hallaba con relación al resto de Europa para establecer y multiplicar las carreteras a través de su quebradísimo suelo.

Consistía el segundo en su Constitución política; no requiriéndose tampoco gran esfuerzo para darse cuenta de las dificultades financieras, administrativas y orgánicas de todo género que para el desarrollo de vías, cada una de las cuales debía atravesar buena parte del país, ofrecía su división en numerosos y minúsculos Cantones soberanos. La fugaz «República una e indivisible» del final del siglo XVIII, centralizó la explotación de las postas, declarándolas regalía del Estado y disponiéndose a mejorarlas y ampliarlas. No obstante lo cual, hubo Cantones en los que dicho servicio no llegó a entregarse a la República, continuando en manos de los que antes venían desempeñándolo. Pero estas excepciones no tuvieron consecuencias, una vez que el 2 de Agosto de 1803 la Dieta devolvió a los Cantones, en toda su extensión, la regalía de las postas que, según hemos indicado, había pasado a serlo del Estado en 3 de Septiembre de 1798.

Aparte de ese hecho, que puede calificarse de puramente episódico, las postas en Suiza han sido esencialmente cantonales y locales hasta 1848, ofreciendo la mayor variedad el régimen de explotación a que aquéllas se encontraban sometidas: en unos Cantones la explotación corría a cargo de particulares que la detentaban en virtud de antiguos privilegios; en otros eran ciertas corporaciones, igualmente privilegiadas, las que explotaban; en algunos se subastaba el servicio; y también se crearon en ocasiones «Administraciones postales cantonales», que en ciertos casos no se limitaban a administrar las postas de su territorio, sino que extendían su acción a las de otros Cantones que en virtud de convenios especiales les habían encargado de regir su Administración postal.

Fácil es comprender los numerosos y graves inconvenientes de tal situación, sin necesidad de especificar en cada una de las ramas del servicio de postas, para lo que, por otra parte, no disponemos de suficiente espacio.

En 1848 se centralizó dicho servicio, que en esa fecha se hallaba distribuído en catorce Administraciones independientes; con ello vino a satisfacerse una necesidad sentida hacía largo tiempo, cada día con mayor apremio, y se daba cumplimiento a las disposiciones que en la matería establecía la Constitución del indicado año.

Prescindiendo del régimen de peajes que ofrecía también una grandísima variedad, y que igual-

mente fué unificado, transcribimos las prescripciones de la referida Constitución de 1848 relativas al régimen propiamente postal.

«La Confederación se encarga de la Administración de Correos en toda Suiza, conforme a las prescripciones siguientes:

»1.º El servicio de Correos, en su conjunto, no debe mermarse en relación con el que existe en la actualidad, sin el consentimiento de los Cantones interesados.

»2.º Las tarifas se fijarán con arreglo a los mismos principios y tan equitativamente como sea posible en todo el territorio de Suiza.

»3.º La inviolabilidad del secreto postal queda garantizada.

»4.º La Confederación indemnizará a los Cantones por la cesión que le hacen del derecho de regalía postal, en la siguiente forma:

»*a)* Los Cantones recibirán cada año el promedio del producto neto de Correos sobre su territorio durante los tres años de 1844, 1845 y 1846. Sin embargo, si el producto neto obtenido por la Confederación no bastara para satisfacer tales indemnizaciones, se hará a los Cantones una reducción proporcional.

»*b)* Cuando un Cantón no haya percibido nada directamente por el ejercicio del derecho postal, o cuando, en virtud de un tratado de arrendamiento establecido entre dos Estados confederados, un Cantón haya recibido mucho menos del producto neto y comprobado del ejercicio del derecho de regalía postal sobre su territorio, será tomada equitativamente en consideración tal circunstancia al fijar la indemnización.

»*c)* Si el ejercicio del derecho de regalía postal hubiera sido cedido a particulares, la Confederación se encarga de indemnizarles, si ha lugar.

»*d)* La Confederación tiene el derecho y la obligación de adquirir, mediante una indemnización equitativa, el material perteneciente a las Administraciones de Correos, siempre que sea propio para el uso a que está destinado y que la Administración tenga necesidad de él.

»*e)* La Administración federal tiene el derecho de utilizar los edificios actualmente destinados a Correos, mediante una indemnización, adquiriéndolos o alquilándolos.»

La suma a que ascendieron las referidas indemnizaciones fueron fijadas por un Decreto federal en 1.486.561 francos.

La Constitución de 1874 modificó las prescripciones anteriores en el sentido de suprimir la indemnización a los Cantones, atribuyendo el producto de Correos y Telégrafos a la Caja federal; por lo demás, dejaba subsistente el régimen postal establecido por la Constitución de 1848.

Conocido sobradamente por todo el mundo es el progreso que, a partir del año últimamente citado, ha adquirido en Suiza el servicio a que venimos refiriéndonos, así como también es proverbial la fama de sus quebradas, pintorescas y magníficas carreteras.

* * *

El telégrafo eléctrico fué introducido en Suiza por ley de 23 de Diciembre de 1851, estableciendo la de 27 de Junio de 1889 que las instalaciones telefónicas se incorporasen a la Administración federal de Telégrafos.

También es universal la reputación de que goza esta última.

* * *

En cuanto a las comunicaciones fluviales, nadie ignora la intensidad con que el turismo ha fomentado la navegación por sus pintorescos lagos; habiéndose llegado a pensar en unir algunos de

éstos por medio de canales navegables, empresa que, dado lo accidentado del terreno, parece ofrecer dificultades insuperables.

Períodos en que puede dividirse la historia de los ferrocarriles suizos.

La evolución de los ferrocarriles y de la política ferroviaria de la Confederación helvética comprende, a nuestro juicio, cuatro períodos bien definidos:

Se extiende el primero desde 1844, año en que apareció en Suiza este medio de comunicación, hasta 1852, fecha de la primera ley federal relativa al establecimiento y explotación de los ferrocarriles. Como vamos a ver inmediatamente, éste es, en realidad, un período preparatorio.

Alcanza el segundo hasta 1872, en cuyo año fué promulgada la segunda ley federal sobre la materia, sustituyendo a la antes mencionada. Y como la de 1852, que rigió durante esos veinte años, se limitaba a regular las cuestiones ferroviarias, según más adelante indicaremos, en un sentido muy liberal, puede llamarse este segundo períado de libertad y empresas privadas.

La ley de 1872, vigente hasta 1898, imprime carácter al tercer período, que pudiera designarse con el nombre de intervencionista, dadas las facultades que se asigna en aquélla el Poder federal y que coartan notablemente la libertad de que, en virtud de la ley de 1852, venían disfrutando las Empresas.

Votada en 15 de Octubre de 1897 y aceptada por el pueblo en el referendum de 20 de Febrero de 1898 la ley de rescate de las principales líneas, se abre en dicha fecha el cuarto y último período, en el que la política ferroviaria suiza se transforma en estatista.

Primer período.—Preparatorio.—1844-1852.

Dificultades que se oponían al establecimiento de los ferrocarriles en Suiza.—Primeras líneas construídas.

Los dos graves inconvenientes que, según indicamos con anterioridad, se oponían en Suiza al rápido y completo desarrollo de los medios postales de comunicación, actuaron también de rémora en lo referente a las vías férreas. Pero ni lo hicieron con igual intensidad que sobre las carreteras, ni produjeron idénticos efectos, ni fueron los únicos con que se tropezó; cosas todas ellas muy naturales, dadas las diferencias existentes, tanto en la época como en la naturaleza de ambos medios de transporte.

A mediados del siglo XIX, esto es, cuando comenzaba a iniciarse en unas naciones y a desarrollarse decididamente en otras la aplicación práctica de los ferrocarriles, ya habían alcanzado las carreteras suizas un desarrollo y un perfeccionamiento que constituían la admiración de Europa y que llegaron a conseguir los habitantes y Gobiernos cantonales de aquel país a fuerza de voluntad y perseverancia, luchando contra los grandes obstáculos que les oponían la naturaleza del suelo y el sistema de construcción y explotación de los caminos, que si bien se amoldaba al régimen político, era desfavorable en grado sumo para obtener la finalidad concreta que se perseguía.

Por otra parte, huelga demostrar las hondas diferencias de diversos órdenes que existen, en la construcción y explotación, entre las carreteras y los ferrocarriles, por ser de todos sobradamente conocidas.

Cuando se afirmó en el mundo el invento de la locomotora y empezaron a construirse ferrocarriles en las principales naciones —y entre ellas, en las que rodean a Suiza—en ésta nadie osaba acometer tales empresas: ni gobernantes, ni gobernados; ni nacionales, ni extranjeros. Frente a los

deseos de emprenderlas que algunos sin duda abrigarían, se alzaban en puimer lugar las dificultades ofrecidas por el terreno de aquel país, las cuales, por sí solas, necesariamente habian de pesar más en aquella época que hoy día, tanto en el aspecto puramente técnico, como en el económico y financiero. Se oponía también a tales intentos la instintiva repulsión e incomprensión con que suelen ser acogidos por las masas populares y aun por grandes núcleos de personas cultivadas todos los progresos de la técnica, más todavía en aquellos tiempos que en los actuales y con especialidad entre los habitantes de las montañas. Contrario, sobre todo, a tales designios, era el régimen político atomista de Suiza que si fué un grave inconveniente para el desarrollo de sus carreteras, constituía una dificultad casi insuperable para el de sus ferrocarriles.

No es, pues, de extrañar que Suiza haya retardado tanto, relativamente, el establecimiento de de sus primeras vías férreas.

El 15 de Junio de 1844 se inauguró el trozo San Luis —Basilea de la línea Basilea— Estrasburgo. El 9 de Agosto de 1847 se abrió a la explotación la primera línea suiza. «En 1847 —dice Nicolás Riggenbach— tuve la alegría de introducir en Suiza la primera locomotora que hubo franqueado la frontera, y de conducir el primer tren que circuló en nuestro país, entre Zurich y Schlieren.» Claro es que esta afirmación del insigne y emprendedor mecánico no es rigurosamente exacta, una vez que la línea de Basilea a Estrasburgo, inaugurada, como hemos dicho, tres años antes, tiene una parte en el territorio de Suiza; pero como parece difícil que Riggenbach lo ignorara, puede suponerse que al afirmar aquello tuvo en cuenta que la línea últimamente citada era en realidad extranjera.

Puede decirse, por lo tanto, que la fecha de inauguración de los ferrocarriles en Suiza, es la de 9 de Agosto de 1847; es decir, que en dicho país se empezó a aplicar el invento de la locomotora con unos veinte años de retraso en relación con las naciones que en este aspecto figuran a la cabeza de las demás.

Añadiremos que el trozo de Zurich a Baden, anterior a toda intervención de la Autoridad federal, debió su existencia a la iniciativa privada.

En definitiva, entre las diversas causas que hemos enumerado, fué el régimen político entonces vigente lo que verdaderamente determinó el retraso en el establecimiento de los ferrocarriles en Suiza, el cual puede decirse no empezó hasta 1848, en que aquél cambió en virtud de la Constitución federal de dicho año.

Los hechos, de acuerdo con las más autorizadas opiniones de los escritores de aquel país, parecen, por consiguiente, demostrar con gran evidencia, que el especial régimen disperso según el cual hubieran tenido que establecerse en Suiza los ferrocarriles antes de 1848, por imponerlo así su Constitución política, se consideró desde un principio tan incompatible con la naturaleza de las explotaciones ferroviarias, que impidió la creación de tales empresas.

Primera resolución adoptada por la Confederación en materia de ferrocarriles.

El carácter impreso a la organización política de Suiza por su Constitución federal de 1848; la excepción que este país venía ya siendo en materia de comunicaciones ferroviarias; la evidencia con que resaltaba la causa principal y verdaderamente determinante de esa excepción; y el hecho de que la referida Constitución prescribiera de un modo rotundo y hasta detallado, según hemos visto, la incautación del servicio de Correos por la Confederación; todo ello, sin duda, fué parte para que el Parlamento, por resolución de 18 de Diciembre de 1849, invitara al Consejo federal a someterle en el más breve plazo:

a) El plan de una red general de ferrocarriles; llamando para los trabajos técnicos preparatorios a hombres capacitados e imparciales.

b) Un proyecto de ley federal sobre expropiación para la construcción de los ferrocarriles; y

c) Su parecer y propuesta acerca de la participación que la Confederación debiera tener en la ejecución de la red de vías férreas, así como sobre la estructura de las concesiones, para el caso en que se decidiera confiar la creación de los ferrocarriles a Compañías particulares.

Ley de Expropiación de 1850.

El primer resultado de ese Decreto de la Asamblea federal, fué la ley de Expropiación por causa de utilidad pública, votada en 1.º de Mayo de 1850; prescribiéndose en ella que cuando, en virtud del artículo 21 de la Constitución federal, la Confederación haga ejecutar trabajos públicos, o cuando la Asamblea federal ordene la aplicación de la ley de Expropiación con motivo de otros trabajos de esta naturaleza, los ciudadanos se hallan obligados, si dichos trabajos lo exigen, a ceder a perpetuidad o temporalmente su propiedad u otros derechos relativos a inmuebles, mediante una indemnización plena y entera.

Informe técnico de 1850.

Para realizar los restantes cometidos de que el Parlamento le encargó, el Consejo federal llamó a Roberto Stephenson y a H. Swinburne, agregándoles un ingeniero suizo que les acompañó en los recorridos que necesitaban hacer para desempeñar la misión que les fué confiada por el Poder ejecutivo, y que consistía en determinar la red de ferrocarriles, a su juicio más conveniente para Suiza, fijando las direcciones principales de las diferentes líneas e indicando cuáles consideraban más productivas, más favorables para la circulación interior y de tránsito, y más apropiadas para la defensa del país. Debían también esos técnicos hacer un examen profundo de los proyectos de líneas ya redactados, informando sobre los mismos. Y, debatiéndose entonces la cuestión relativa a la construcción de una línea de ferrocarril que atravesara los Alpes, por el Lukmanier, según la opinión más generalizada, se encargó también a los mencionados técnicos de examinar «si un paso por los Alpes, mediante una vía férrea, valía la pena de practicarse en razón de su coste y de su probable rendimiento; y qué construcciones y medios de transporte habían de requerirse para realizar esas perforaciones del modo más conveniente».

Stephenson y Swinburne trabajaron con tal ardor, que en el mes de Octubre de 1850 presentaron un informe muy luminoso y en armonía con las instrucciones que del Gobierno habían recibido; pareciéndonos oportuno, antes de extractar el cuerpo de dicho documento, referir que al ocuparse en él de las carreteras suizas, decían que «han alcanzado un grado de perfección que no se encuentra en ninguna otra parte, con excepción de Inglaterra», atribuyendo a lo perfecto de tales vías el desarrollo adquirido en el país por el tránsito de mercancías y por cuanto se relacionaba con la industria del transporte, siendo por ello muy explicable que los grandes intereses empeñados en ella mirasen con pavor el advenimiento del ferrocarril.

Reconocían sin titubear los referidos informantes, que los intereses cantonales y locales constituían la principal dificultad con que había de lucharse; y recomendaban guardarse bien de conceder a ciertas partes de Suiza, a determinadas secciones de la red, a expensas de las otras, una preponderancia que perjudicaría al conjunto del país.

Estimaron también que la creación de líneas en competencia sería forzosamente perjudicial al interés general, haciendo ver los deplorables resultados obtenidos en un principio en Inglaterra, cuyo Parlamento se había dejado dominar por la impresión errónea de que debiera dejarse el campo completamente libre a la competencia en este orden de la actividad, por entender que de ella sacaría el público los mayores beneficios; lejos de ello, éste salió perjudicado con aquélla, porque las Compañías concesionarias de líneas improductivas no habían tardado en establecer acuerdos y com-

binaciones que les permitían explotar al público en el mayor grado posible, desvaneciéndose así las mencionadas ilusiones.

Otro error cometido en Inglaterra fué también puesto de relieve por los informantes. En aquella nación se había partido del principio de que entre dos puntos dados, la línea más corta es la mejor. En su virtud, se emplearon enormes capitales en empresas infructuosas, porque, obedeciendo ciegamente a esa idea, habían dejado de tenerse en cuenta factores importantísimos, como la población, determinadas circunstancias especiales, intereses colaterales y hasta los accidentes del terreno. Además, demostraron los informantes que la aplicación del principio de la línea recta presenta el grave inconveniente de hacer necesarios numerosos empalmes, lo que produce retrasos, inseguridad y complicaciones, tanto para la Administración como para los viajeros.

Lo quebrado del terreno en Suiza, dió motivo a los citados técnicos para aconsejar cómo debía procederse en aquellos casos en que se presentaran dificultades especiales debidas a dicha causa, y en que la dirección de los valles no coincidiera exactamente con la línea más propia para unir las ciudades y los distintos centros populosos. A tal fin, propusieron recurrir a una combinación de planos inclinados y de túneles, aprovechando, donde fuera posible, la presencia del agua en cantidad suficiente en la parte alta del plano inclinado: haciéndola descender por un lado en vagones-depósitos, por el otro podría subir el convoy mediante las transmisiones necesarias. Preconizaban los técnicos excelentes resultados con tal procedimiento, que ya había sido aplicado en Inglaterra y en los Estados Unidos.

Por fin, concretaban del modo siguiente el programa de la red de ferrocarriles suizos que se les había encargado formular:

1.° Una línea que uniera Basilea y los ferrocarriles del Rhin, que allí llegasen, con la cuenca del Aar y sus afluentes.

2.° Una gran línea principal, siguiendo el ancho valle del Aar en toda su extensión, desde los lagos del Jura hasta la confluencia del Reuss y del Limmat, remontando el curso de este último río hasta Zurich, y extendiéndose: por un lado, de Zurich al lago de Constanza; por el otro, de Soleure al lago de Ginebra; constituyendo así una gran línea de tránsito a través de todo el territorio suizo de NE. a SO. No pretendían con esto los informantes que se construyera, desde luego, una línea contínua a lo largo de los lagos del Jura y del Léman; entendiendo que ello sólo debía hacerse en el momento en que una circulación creciente lo justificara, limitándose por el pronto a unir por vía férrea, partiendo de Yverdón, los lagos de Neuchâtel y de Ginebra. Conviene advertir que bastantes años antes, en 1838, se había constituído en Lausanne una sociedad que se proponía poner en comunicación ambos lagos, utilizando el agua o el ferrocarril.

3.° Una línea que uniera la principal antes mencionada con Lucerna y el paso del San Gotardo, poniendo también aquélla, por medio de la cuenca del lago de Zurich, en comunicación con la línea del Splügen y demás pasos de los Grisones.

4.° Una línea sur de tránsito desde la orilla del lago de Constanza (con empalme para los lagos de Zurich y de Wallenstadt), por el ancho valle del Rhin superior, hasta el centro de los Grisones, pudiendo ser prolongada después a través de los Alpes, con la cooperación de los países limítrofes interesados.

5.° Un ramal que uniera Berna, capital federal, con la gran línea principal; y

6.° Un cierto número de líneas menos importantes para servir los centros de población que no se encontraran sobre las principales, en particular: Schaffhausen y Winterthur; Berna y Thoun; Biasca y Locarno.

La red proyectada tenía una longitud de 650,5 kilómetros, y su coste fué evaluado en 102.123.000 francos construyéndola de vía única, y en 114.243.000 haciéndola de doble vía.

Informe económico y financiero.

Al propio tiempo que encargó a Stephenson y a Swinburne el informe de que queda hecho mérito, el Consejo federal confió a los señores Geigy, miembro del Gobierno de Basilea, y Ziegler, ingeniero de Winterthour, el estudio del aspecto financiero del problema, como resultado del cual emitieron éstos igualmente su correspondiente informe, en el que no investigaban sólo la parte financiera, sino también la económica con gran amplitud.

Reconocían, desde luego, la necesidad de establecer en Suiza los ferrocarriles, por significar una mayor rapidez y menos gasto en el transporte de todas las mercancías; por suponer también un ahorro de tiempo y de dinero en los viajes, ya fueran de negocios o de turismo; por llevar consigo el aumento de valor de los terrenos atravesados por las líneas; y, en suma, porque habían de contribuir a facilitar las relaciones sociales de todas clases y a aumentar la riqueza nacional; no limitándose a razonar sus apreciaciones de una manera general, sino que también trataron de demostrarlas haciendo un estudio detallado y profundo del movimiento de viajeros y mercancías en las principales carreteras del país. Comparando la situación de Suiza con la de los demás países, encontraron nuevos argumentos en favor de la expresada tesis, como era la pobreza de los productos del suelo de aquélla, que la obligaba a sacar del comercio y de la industria la mayor parte de sus recursos y de su bienestar, y a sostener una competencia difícil en los mercados, frente a otras naciones más favorecidas por la fortuna bajo muchos aspectos.

Contra todos esos motivos que parecían obligar a introducir un medio de locomoción más rápido y económico, examinaban los informantes aquellos argumentos que se esgrimían por muchos en contra de los ferrocárriles.

Uno de los principales consistía en afirmar que las vías férreas llevarían consigo la concentración del comercio en las estaciones terminales, a expensas de las intermedias. Geigy y Ziegler demostraron lo infundado de ese reproche, valiéndose de experiencias ya adquiridas. Decían que en Bélgica la tercera parte de los viajeros que partían de las grandes ciudades, apenas recorrían más de cinco o seis leguas, produciéndose con ello en las pequeñas localidades un movimiento que se hallaba lejos de existir antes de establecerse las vías férreas. Análogamente venía ocurriendo en la línea de Leipzig a Dresde desde 1839 a 1849. En la misma Suiza, en la línea de Zurich a Baden, de 223.207 viajeros que circularon por ese ferrocarril desde Julio de 1849 hasta igual mes de 1850, 94.475, es decir, el 42,5 por 100 del total, no habían recorrido sino pequeñas distancias.

Otro de los argumentos contra la creación de los ferrocarriles, era el temor que sentían las poblaciones agrícolas de que bajara el precio del pan como consecuencia de la mayor facilidad de transporte que aquellos habían de llevar consigo. A esto replicaban los informantes diciendo que esa disminución de precio «sería precisamente una ventaja, puesto que hay más consumidores de pan que vendedores de trigo»; añadiendo otras razones, hoy ya vulgares, en pro de la tesis que defendían, si bien erraron en algún punto, según la experiencia demostró posteriormente, como fué al considerar faltos de fundamento o exagerados esos temores que los agricultores abrigaban, pues tanto el trigo como en general los productos alimenticios destinados al gran comercio internacional, bajaron en Suiza de precio a consecuencia del establecimiento de los ferrocarriles, así como subieron aquellos otros que, como la carne, los huevos, las legumbres, etc., se destinan a los mercados del interior.

En suma, los informantes, después de examinar concienzudamente todos los argumentos favorables y adversos, llegaban a la conclusión de que Suiza no podía renunciar a las ventajas que habían de reportarla los ferrocarriles.

En cuanto al aspecto puramente financiero del problema, ambos se mostraron de acuerdo en

afirmar la necesidad de una cooperación financiera del Estado, comprendiendo en él la Confederación y los Cantones, bajo forma de garantía de interés; negando la posibilidad de crear una red de ferrocarriles que abarcara todo el territorio, con los solos recursos de Empresas privadas.

En cambio, sus opiniones discreparon al investigar quién debía construir y explotar los ferrocarriles: sosteniendo Geigy que el Estado; y Ziegler que Compañías privadas bajo el control del Estado.

Se hacían valer en favor de esta última tesis las dificultades de la empresa; lo aleatorio de la misma, tanto más en una época en que las experiencias hechas en la materia no podían ser todavía concluyentes; la falta del estímulo que lleva aparejado la libre competencia; y el temor a la burocracia. «Si la explotación se hace por Compañías durante un cierto número de años—decía Ziegler—, el Estado adquirirá experiencia sin exponerse por su parte». Esas sociedades, a causa del limitado espacio en el que habría de concentrarse su actividad, escogerían con mayor rapidez los medios para acometer la empresa y aprovechar las experiencias ajenas; por su mayor movilidad, tendrían más aptitud que un vasto organismo del Estado para adoptar los mejores métodos. Por otra parte, Ziegler estimaba que incumbía al Estado la vigilancia general del servicio, su utilización para las necesidades militares y postales, así como el derecho de exigir la construcción de las precisas líneas de enlace.

En favor de la estatificación, hacía presentes Geigy las ventajas ulteriores que el desarrollo de los ferrocarriles podría reportar al Estado; su mayor celo por el interés general; y el evitarse con tal sistema la concesión de un monopolio a entidades privadas.

Dictamen de la Comisión parlamentaria y Mensaje del Consejo federal en 1851.

Llevado por fin el asunto al Parlamento, la Comisión del Consejo nacional, encargada de emitir dictamen, apareció dividida en la cuestión capital a que últimamente veníamos refiriéndonos. La mayoría de aquélla, compuesta de los señores Pioda, Bischoff, Stämpfli, Peyer im Hof, Siegfried y Steiger, se declaró partidaria de la construcción por el Estado. La minoría, formada por los señores Escher, Kern, Blanchenay, Bavier y Hungerbühler, se pronunció en favor de las Compañías, sin participación alguna del Estado.

«Si compartís la opinión que nosotros hemos formado acerca de los ferrocarriles y de su importancia—concluía, en substancia, la mayoría—tendréis que adoptar en su ejecución el único sistema capaz de dar satisfacción a los intereses nacionales; el sistema cuya idea fundamental es la unión nacional, la consolidación de nuestra nacionalidad, el mantenimiento del equilibrio entre las diferentes comarcas de Suiza y la protección de nuestros intereses económicos y políticos; el sistema, en en fin, que reúne todas las ventajas de la construcción por el Estado, con las de empresas particulares, y que no entregará a nuestra Patria ni a una burocracia liberticida, ni a la sed de lucro y de monopolio, cuya malhechora influencia mina los Estados...

»Que el espantajo de las deudas públicas y de la ruina financiera no os impida adoptar el sistema que nosotros recomendamos. Si la gran suma que absorberá nuestra red merece ser tomada seriamente en consideración, debemos también haceros notar que una parte importante de esa suma será gastada en jornales, en trabajos y en indemnizaciones de terreno que beneficiarán a nuestra pobre población y contribuirán sensiblemente a la mejora de nuestra posición económica.

»¡Marchemos, pues, valientemente hacia adelante! Declaremos resueltamente que los ferrocarriles suizos serán una obra nacional, un lazo indisoluble entre nuestros diversos pueblos, un acto nuevo de una democracia llena de vida, un imponente monumento de nuestra joven Confederación».

En una exposición, cuya precisión y objetividad han sido calificadas de notables, la minoría de la Comisión parlamentaria, convencida también de la necesidad del establecimiento de los ferrocarriles en Suiza, refutó las razones expuestas or la mayoría en favor del Estado y en contra de las

Compañías. Intentaba demostrar la minoría que el carácter de utilidad pública de los ferrocarriles no es una razón decisiva en favor de la construcción por el Estado; que las Empresas construyen con mayor rapidez y economía; que administran y explotan más barato; y que las tarifas no son más elevadas en los ferrocarriles regentados por Compañías que en los que se encuentran a cargo del Estado. Juzgaba también que la mayoría había exagerado, a propósito de las Compañías, los peligros del agio y de la especulación en las acciones, así como en lo relativo a las desventajas de ese sistema desde el punto de vista de los transportes militares, de la Administración de Correos y del rescate por el Estado. En fin, la minoría creía posible encontrar los capitales suficientes para la construcción por medio de Compañías, y se pronunció en contra de toda participación subsidiaria de la Confederación, aun bajo la forma de suscripción de acciones, de préstamos o de subvenciones.

* * *

El Consejo federal se adhirió a la propuesta de la mayoría de la Comisión, dirigiendo al Parlamento en 7 de Abril de 1851 un mensaje en armonía con aquélla.

* * *

Al final de este período preparatorio no había en Suiza más que 25,19 kilómetros de vías férreas, a saber: el trozo de Basilea a la frontera alsaciana (1,86 kilómetros); y el de Zurich a Baden (23,33 kilómetros).

Segundo período.—De libertad y Empresas privadas.—1852-1872.

Ley de ferrocarriles de 1852.

La *Ley federal relativa al establecimiento y explotación de los ferrocarriles sobre el territorio de la Confederación suiza, de 28 de Julio de 1852*, marca el fin del período preparatorio, cuyas líneas generales acabamos de trazar, e imprime carácter al siguiente de que ahora vamos a ocuparnos.

Los trabajos de que hemos dado cuenta anteriormente constituían una de las bases que el Parlamento necesitaba para decidir. El nudo del problema se hallaba en la opción entre el Estado y las Compañías, cuestión capital en la que hemos visto que, salvo un voto de diferencia, se hallaban divididas las opiniones de la Comisión Parlamentaria en dos bandos numéricamente iguales, del mismo modo que lo estuvieron los dos economistas llamados a informar en la materia. Y si bien es cierto que el Consejo federal se pronunció claramente en un sentido, no puede extrañar que el Parlamento rechazara la propuesta de aquél de un modo rotundo y sin vacilar: en primer término, porque esa marcada división de opiniones en nada le coartaba, dejándole entregado a sus propias luces; y en segundo lugar, porque existieron otros motivos que le empujaron a adoptar esa resolución, motivos que de suyo eran ya muy dignos de atención, pero que en una Asamblea política de aquel género, no sólo adquirían relieve extraordinario, sino que tenían forzosamente que ser, como lo fueron, decisivos.

Por un lado, el proyecto de red de ferrocarriles hecho por Stephenson y Swinburne, consistía, principalmente, en unir por medio de un trazado muy directo las ciudades más importantes, prescindiendo hasta cierto punto de las de importancia media, y partía del supuesto de que el Estado (Confederación y Cantones) construiría la red, corriendo la Confederación con el tercio de los gastos; todo lo cual provocó vivas protestas, sobre todo en las comarcas que se juzgaban preteridas en el mencionado proyecto, las cuales temían que si el Estado construía los ferrocarriles, ellas se verían privadas por mucho tiempo de las ventajas de este medio de comunicación. Había, además, el temor

a lo desconocido, que podía traducirse en un desastre financiero. Por otra parte, los Cantones veían en perspectiva, en tal caso, que la Confederación, para remediar el déficit que la empresa habría de producir, apelaría a sus Haciendas, con arreglo al artículo 30 de la Constitución, o bien a la elevación de los derechos de Aduana. Había también ciertos Cantones entusiastas que desplegaron gran actividad en lo relativo al establecimiento de ferrocarriles, y que llegaron a creer que podrían prescindir para ello del apoyo financiero de la Confederación. Por si estos motivos no fueran suficientes, se alzaba además contra el estatismo, el individualismo tan potente todavía en aquella época, y las tradiciones del pueblo suizo, aun cuando éstas, en ciertos aspectos, hubieran sufrido algunos embates, como, por ejemplo, la centralización del servicio de Correos, decretada, según hemos visto, por la propia Constitución de 1848.

En definitiva, rechazando de plano la propuesta del Gobierno, el Parlamento votó la ley de 28 de Julio de 1852, según la cual se confería a los Cantones la facultad de establecer y explotar los ferrocarriles, pudiendo aquéllos delegar dicha facultad en la industria privada, en cuyo caso también eran competentes para otorgar las oportunas concesiones, las que, sin embargo, habían de ser aprobadas por la Confederación.

Se declaraba aplicable la ley de Expropiación mencionada anteriormente, a todos los ferrocarriles que se construyeran en el territorio suizo, cuyas Empresas quedaban obligadas a hacer gratuitamente el transporte de Correos.

Contenía la ley, además, diversas disposiciones relativas al establecimiento de las líneas telegráficas a lo largo de la vía, a los transportes del personal y material de guerra, a las obligaciones de las Empresas relativas a las líneas de enlace, etc., otorgándose al Consejo federal la facultad de decidir los casos dudosos que pudieran presentarse.

La Asamblea federal quedó encargada por la ley de ratificar las concesiones otorgadas por los Cantones y de fijar las condiciones de tal ratificación. La ley había de aplicarse por analogía en aquellos casos en que se establecieran y explotaran los ferrocarriles directamente por los Gobiernos cantonales. Se facultaba, por último, al Parlamento para intervenir y tomar las oportunas medidas, siempre que un Cantón negase la autorización necesaria para establecer sobre su territorio una línea de interés general para el país, a menos de encargarse el Cantón de construirla, o dificultara el establecimiento o explotación de alguna línea ya concedida.

Cláusulas generales de las Concesiones.

El Parlamento ratificó en Agosto de 1852 las primeras concesiones, cuyas cláusulas generales fueron casi idénticas, sometiéndose a la aprobación cantonal los Estatutos de las Compañías, el plan general de las líneas que habían de construirse y el emplazamiento de las estaciones; y requiriéndose también la autorización de los Cantones para abrir a la explotación las líneas, sobre las cuales habrían de ejercer aquéllos la alta inspección. Igualmente se marcaban las bases fundamentales concernientes a tarifas, a velocidades de los trenes y a plazos de entrega.

Quedaba también establecido en las concesiones el derecho de rescate por los Cantones o la Confederación, fijándose plazos de treinta, cuarenta y cinco, sesenta, setenta y cinco, noventa, o noventa y nueve años a partir del comienzo de la explotación sobre toda la línea, mediante un aviso dado con cinco años de antelación y una indemnización cuyas bases se determinaban exactamente para los distintos plazos de rescate; y respecto a las dudas que pudieran suscitarse en materia de indemnizaciones, se encomendaba su resolución a un tribunal arbitral.

Aplicación de la ley de 1852.

El desarrollo de los ferrocarriles, favorecido por la gran corriente industrial de 1850 a 1855, adquirió inmediatamente, bajo el régimen de la ley de 1852, un impulso que rebasó los cálculos más optimistas. En Basilea, en Zurich, en Saint-Gall, en Schaffhausen se crearon comités, de los que nacieron las Compañías del Central, del Nordeste, de la línea de Saint-Gall-Appenzell, etc. Otras Empresas: el Sudeste y las diversas líneas (Valais, Oeste, Jougne, Verrières, Jura) que constituyeron después la Compañía del Jura-Simplón, se hallaron desde el principio secundadas por el capital extranjero. Fuera de alguna contadísima excepción, los Cantones y los Municipios apenas se interesaron financieramente en tales negocios.

Todas esas Empresas atravesaron momentos de graves dificultades y crisis financieras, que llevaron consigo pérdidas definitivas de gran consideración para los primeros accionistas de algunas. Otras, en cambio, no tardaron en reponerse y extender su red, como el Central y el Nordeste, creándose, además, por la fusión de las diversas líneas, en el Este la «Unión Suiza» (1857), y en el Oeste la «Suiza occidental» (1864).

En su deseo de disfrutar del nuevo medio de comunicación, los Cantones concedieron a las Compañías derechos de exclusión, de prioridad y de preferencia, que les evitaron la posibilidad de competencias, asegurándolas un monopolio duradero. Mas una vez que se hallaron sólidamente constituídas, empezaron a producirse entre unas y otras, entre ellas y las autoridades cantonales, así como también entre las mismas y el público, numerosos conflictos sobre las cuestiones de establecimiento de nuevas líneas, traspaso de éstas, líneas de enlace, regulación de itinerarios, tarifas, etcétera, etc. En tales conflictos llevaban la mejor parte las grandes Compañías que atravesaban el territorio de varios Cantones, porque uno solo de éstos no se bastaba siempre para hacerse respetar, ni la inteligencia entre varios era posible en muchos casos, dada la diversidad de los intereses que les afectaban y de las disposiciones que respectivamente habían establecido respecto a las Compañías.

Por otra parte, las luchas políticas entre los diversos partidos y Cantones eran muy vivas, y cualquier coyuntura les ofrecía ocasión para manifestarse ruidosamente. Así ocurrió que, salvada en su conjunto la crisis financiera a que antes hemos aludido, la situación de los ferrocarriles al finalizar el año 1860 era en general satisfactoria, llegando algunas Compañías en los años sucesivos a repartir dividendos de cierta importancia, como ocurrió en 1868, en que los del Central y el Nordeste fueron, respectivamente, de 6,97 y 7,53 por 100. Esa relativa prosperidad de los negocios de ferrocarriles, por un lado dió motivo a muchos políticos de los partidos populares para excitar a éstos contra los que fueron llamados «barones de las finanzas, de los ferrocarriles y de la industria», y por otro, despertó en varias comarcas y entre distintos elementos, ideas de lucro, fomentando el espíritu de empresa, así como dando lugar a maniobras con las que se tendía a impulsar nuevos negocios, a expensas, muchas veces, de otros ya en marcha que procuraban destruirse. Y relacionándose esos sucesos con los análogos ocurridos durante el tercer período, en algunos de los datos que al reseñar éste hemos de exponer, se encontrará el enlace entre ellos.

Corrientes de opinión contra la ley de 1852.—Primeras tentativas de rescate y fracaso de las mismas.

Por todo lo dicho empezó a extenderse en el país la opinión de que la ley de 1852 protegía insuficientemente los intereses generales del mismo, no dando a la Confederación, encargada de velar por ellos, los medios necesarios frente a los agiotistas, a los Cantones y a las Compañías.

Ya en 1862 propuso Stämpfli (1) el rescate de los ferrocarriles, proposición que no tuvo resul-

(1) Fué miembro de la Comisión parlamentaria de 1851 y Presidente de la Confederación.

tado por la indeferencia y oposición que encontró, siendo uno de los motivos de esta última la creencia generalmente extendida de que para realizar los proyectos de perforación de los Alpes, entonces existentes y que tanto interesaban al país, se obtendrían con más facilidad las necesarias subvenciones de los Estados extranjeros a quienes afectaba igualmente el problema, si la Confederación no se encargaba de la construcción de las nuevas líneas.

Los pasos proyectados eran el Simplón, el Gotardo, el Lukmanier y el Splügen. La perforación del Mont-Cenis entre Francia e Italia había enfriado el entusiasmo de ésta por la empresa del Simplón al Oeste; la falta de acuerdo sobre el Lukmanier y el Splügen hizo fracasar la del Este; llevando, pues, la ventaja el paso del Gotardo, hacia el cual se inclinaron también los Estados extranjeros interesados en su apertura, los que en 1866 rogaron al Consejo federal tomara la iniciativa en este asunto, preparando un proyecto que pudiera servir de base a las negociaciones necesarias. Así lo hizo aquél, dirigiéndose al efecto al Comité de la Unión de los Cantones y de las Compañías de ferrocarriles suizos que se había constituído con objeto de perforar los Alpes, y también a los Gobiernos cantonales, llegándose como resultado de todo ello al convenio de 15 de Octubre de 1869, entre Italia y Suiza, al que se adhirió Alemania en 28 de Octubre de 1871, fijándose en 85 millones el total de las subvenciones, de los que debía satisfacer Italia 45, y 20 cada una de las otras dos naciones —aumentándose esas cantidades en otros 28 millones (10 Italia, 10 Alemania y 8 Suiza) en virtud del convenio adicional de 12 de Marzo de 1878—y constituyéndose definitivamente en 6 de Diciembre de 1871 la sociedad anónima encargada de la obra, cuyos trabajos empezaron bajo la dirección del ingeniero Luis Favre, de Ginebra, el 13 de Septiembre de 1872.

Visto el fracaso de la proposición de Stämpfli y de otras tentativas hechas en el mismo sentido, comprendió el Consejo federal la impopularidad de la idea del rescate; pero consideró que en materia de ferrocarriles no podía continuar el *statu quo* y que era imprescindible reformar la ley de 1852 en el sentido de otorgar a la Confederación las atribuciones de que carecía, y cuya falta, según hemos dicho, tantas complicaciones e inconvenientes produjo. Así nació la ley de 1872, de que seguidamente nos ocuparemos.

La situación al final del segundo período.—Juicios críticos sobre la Ley de 1852.

Al final de este período contaba Suiza con 1.471 kilómetros de ferrocarril, en lugar de los 650 propuestos, como vimos, por la Comisión técnica de 1850. El desarrollo del nuevo medio de comunicación había contribuído notablemente al aumento de la riqueza del país, el cual puede apreciarse con sólo los siguientes datos: la renta de Aduanas, que produjo 4 millones en 1850, se había elevado a 12,5 en 1872; siendo en dichos años de 60 y 288 millones, respectivamente, las cifras a que ascendieron las sumas depositadas en las cajas de ahorro; se crearon nuevas industrias que alcanzaron después gran prosperidad; y huelga, por último, decir cuántas fundadas esperanzas despertó la empresa del Gotardo, acometida al terminar este segundo período.

* * *

No obstante las crisis financieras y dificultades de todo género con que se tropezó, la política ferroviaria de conjunto, derivada de la ley de 1852, ha sido juzgada muy favorablemente por algunos de los que muchos años más tarde se han ocupado de estudiarla. Como expresión de tales juicios favorables, nada nos parece más oportuno que insertar íntegramente los comentarios que el doctor A. Georg (1) dedica a este período:

---

(1) Escritor suizo, autor de la obra *Voies de communication*, de la que tomamos numerosos datos acerca de la historia de los ferrocarriles suizos hasta fines del siglo XIX, y que se cita en las notas bibliográficas de este Título.

«... Al contemplar tales resultados, no cabe lamentarse de que la Asamblea federal haya apelado a la iniciativa privada, a sus recursos y a su espíritu de empresa para asegurar la construcción de los ferrocarriles en Suiza; el desarrollo relativamente considerable adquirido por las nuevas vías de comunicación es, sin duda, uno de los principales, y no es expuesto a error afirmar que no habría podido alcanzarse si la Confederación, excluyendo toda competencia y lanzándose, contra lo que le dictaba su deber, a una empresa arriesgada, hubiese tomado a su cargo dotar al país de una red de vías férreas. Por el contrario, la iniciativa privada estimulada por la libertad de que gozaba en este dominio, ha invadido además otras esferas de acción, creando y manteniendo esa sana emulación que es siempre una prenda de bienestar y de prosperidad. Es necesario, en fin, recordar que los innumerables millones que perdieron los creadores de nuestra red nacional, no han sido perdidos para el país; desde el momento en que una línea cubre sus gastos de explotación, es útil desde el punto de vista del interés general, porque el capital de establecimiento ha sido perdido por algunos, y una línea explotada sin pérdida aprovecha a todos.»

* * *

Otros, en cambio, han criticado mucho la decisión tomada en 1852; no faltando tampoco espíritus completamente desapasionados que se expresen sobre el asunto en unos términos que parecen revelar la mayor serenidad e imparcialidad. Para dar idea de aquellas críticas y de estos juicios, creemos conveniente insertar lo que a fines de siglo exponía sobre èl tema el insigne Numa Dròz, ya citado, quien concisamente ha logrado esclarecerlo:

«... Desde entonces (1852) ha sido vivamente criticada la ley de 1852; se ha supuesto que la red hubiera sido construída más racional y económicamente por el Estado y que la explotación habría resultado más provechosa para el país. Difícil es demostrarlo, así como probar lo contrario, puesto que ambas experiencias no han podido hacerse a un tiempo. Lo que sí es cierto es que entonces nadie se dió cuenta exacta del alcance del voto de las Cámaras. No se vislumbraba sino muy vagamente en Suiza, como en el extranjero, el porvenir de los ferrocarriles; se imaginaba—las leyes de entonces y los primeros pliegos de condiciones lo prueban—que los ferrocarriles podían asimilarse à las carreteras, en las que cada cual circula libremente, y que mediante una cantidad pagada al propietario de la línea (derecho de peaje), las diversas empresas de transporte podrían hacer circular por ella sus máquinas y material, con arreglo a un turno; no se preveía que la creciente multiplicidad de los trenes y las medidas de precaución para la seguridad de los transportes, exigirían la constitución de monopolios absolutos. Si se hubiera previsto todo eso, ¿quién es capaz de adivinar la resolución que se habría tomado? La experiencia de los otros países no ha probado en todos los casos que la construcción por el Estado hubiera sido más económica, más racional, más rápida para el desarrollo de la red, sino todo lo contrario. En contra de la iniciativa privada, es incontestable que la historia ha registrado graves faltas, cuyas consecuencias, sin embargo, han pesado mucho más sobre los accionistas, en parte extranjeros, que sobre las mismas poblaciones. De ello no se deduce, ni mucho menos, que los acontecimientos se hubieran desarrollado a completa satisfacción, bajo todos los aspectos, si las Cámaras hubiesen adoptado otra resolución.»

Tercer período.—Intervencionista.—1872-1898

Ley de ferrocarriles de 1872.—Carácter general que imprime al tercer período.

La ley de 23 de Diciembre de 1872 que, como hemos dicho, se creyó necesario promulgar para evitar los principales inconvenientes de la de 1852 y, sobre todo, la impotencia ante ellos del Poder federal, ha sido la fundamental de este tercer período, al que por lo tanto da carácter.

La nueva ley transfirió a la Confederación el privilegio de las concesiones, reservando tan sólo a los Cantones la facultad de informar previamente. Estos no pueden oponerse a una resolución de la Asamblea; pero cada uno de ellos tiene el derecho de encargarse por sí mismo de la construcción y explotación del ferrocarril en su propio territorio.

La ley de 1872 marca detalladas prescripciones sobre el contenido de las concesiones y la situación legal de los concesionarios. Establece el principio de que las concesiones no son contratos sinalagmáticos, sino actos de soberanía que en nada limitan los derechos del legislador; reserva al Consejo federal la aprobación de los Estatutos, previo informe de los Gobiernos cantonales; subordina al beneplácito de la Confederación los traspasos de las concesiones; confía a ésta la aprobación de los proyectos de construcción, reglamentos de explotación y horarios; la faculta para examinar las cuentas y Memorias anuales de las Compañías, así como para exigir todas las informaciones necesarias para hacer una estadística uniforme; la concede el derecho de declarar, en determinadas condiciones, las caducidades por incumplimiento de contrato y de proceder a la adjudicación pública del ferrocarril; de resolver muchas cuestiones relativas a la construcción, explotación y policía; la autoriza para intervenir en la formación de las tarifas, y fija los principios destinados a garantir, dentro de los límites de las concesiones, la aplicación uniforme de aquéllas; la encarga de decretar las medidas necesarias para asegurar la unidad de los ferrocarriles desde el punto de vista técnico; y la ordena de un modo general fomentar el desarrollo de las vías férreas y apoyar las tendencias que se habían puesto de manifiesto en favor de la perforación de los Alpes al este, al centro y al oeste del país.

En tiempo de guerra, la Confederación podía encargarse de la explotación de todos los ferrocarriles, así como de los barcos de vapor, y confiarla a sus propios funcionarios, que fueron posteriormente organizados en una subdivisión de ferrocarriles del Estado Mayor general.

***

Algún escritor suizo expresa que «puede decirse que la ley de 23 de Diciembre de 1872 *nacionalizó* los ferrocarriles suizos»; y aunque trata a renglón seguido de aclarar el alcance del vocablo agregando que esa nacionalización se hizo «suprimiendo en lo que a los ferrocarriles concierne las barreras cantonales y dando al otorgamiento de las concesiones y a la alta inspección de la construcción y de la explotación el carácter de unidad cuya necesidad se había hecho sentir tan vivamente» nos parece impropia, por exagerada, la palabra *nacionalización*, que no es costumbre aplicar a sistemas como el que, según hemos reasumido, establecía la ley de 1872. Por esta razón hemos aplicado al período de que nos ocupamos, la calificación de *intervencionista,* que a nuestro juicio no puede dar lugar a dudas, revelando su verdadero carácter, que no estriba en haber suprimido las Compañías privadas, ni en haberlas quitado en absoluto, ni mucho menos, la libertad de acción; pero por eso mismo y por otros motivos que han de resaltar en el curso de los párrafos siguientes, tampoco se llegó, no ya a la estatificación, mas ni siquiera a la nacionalización de los ferrocarriles suizos, limitándose, por consiguiente, la nueva ley a ampliar considerablemente las facultades intervencionistas del Poder central, que fueron confirmadas por la Constitución federal de 1874.

Resumen general de este período.

Esa ampliación de facultades exigió la creación de un Departamento federal de Ferrocarriles, que al principio se unió con el de Comercio, y que hoy lo está, formando uno solo, con el de Correos.

El trabajo que tuvo que desarrollar el nuevo Departamento fué considerable, dada la gran actividad que en materia de ferrocarriles venía desplegándose y que siguió creciendo, como lo demuestra el progreso de las vías férreas durante este período, cuyos hechos más salientes trataremos de reasumir.

En 1867, el Gobierno de Berna había decretado subvencionar con 6.950.000 francos la construcción de una red de 161 kilómetros en el Jura bernense, con promesa de ceder a la nueva Compañía, contra acciones y a precio de coste, las líneas del Estado de Berna, Berna-Bienne y Neuveville-Bienne. La línea de Porrentruy-Delle quedó abierta en 1872, no tardando en prolongarse en la otra dirección hasta Basilea, después de haber obtenido una subvención de cuatro millones y medio de la Compañía francesa del Este.

En la misma época se construyeron las líneas de Berna a Lucerna y de Soleure a Berthoud por el Emmenthal; y más al este, con Winterthur por centro, las locales que dieron origen a la famosa Compañía Nationalbahn que debía unir, por medio de una línea directa, el NE. de Suiza con el lago Léman.

El origen de la Compañía últimamente citada es curioso y confirma algo de lo dicho al historiar el segundo período. Los crecidos dividendos repartidos en 1868, según indicamos, por el Central y el Nordeste, dieron un pretexto más a los enemigos políticos de Mr. Alfred Escher—cuyo talento e influencia eran grandísimos, y que además de ser presidente del Nordeste lo era también del Banco del Crédito Suizo— para combatirle rudamente. Aparte de los Bancos cantonales de Estado—de los que no hemos de ocuparnos aquí, y que fueron creados contra la Banca privada, respondiendo a los programas de los demócratas—un medio que pareció excelente para el indicado objeto fué la creación de una nueva red de ferrocarriles en competencia que, partiendo de Singen (Gran Ducado de Baden) y pasando por Winterthur, Baden, Lenzburg, Zofingue, etc., dejaría a un lado a Zurich, ciudad liberal sometida a la influencia de Escher, y acabaría uniéndose en Lyss con la red bernense y con la de la «Suiza occidental» algunos de cuyos directores eran correligionarios políticos de los que idearon la línea que acaba describirse y que recibió el nombre de ferrocarril nacional (*Nationalbahn*). Presentaba este proyecto tan pocas probabilidades de constituir un negocio saneado, que parece no hubiera podido realizarse sin el apoyo de las cuatro ricas ciudades antes mencionadas, que lanzándose a la empresa llenas de entusiasmo, acabaron por sufrir amargas decepciones.

Muchas fueron también las presiones que se hicieron en varias comarcas sobre el Central y el Nordeste con objeto de que construyeran nuevas líneas más o menos convenientes para la población de aquéllas, pero contrarias en general a los intereses de estas Sociedades. El Central, más libre de compromisos políticos que el Nordeste, resistió con bastante firmeza a tales influencias; pero el Nordeste, manejado por hombres políticos que no querían disgustar a sus electores, tuvo que ceder en varias ocasiones con grave quebranto para sus intereses.

En suma, la fiebre de construcción y especulación se extendió por todas partes, produciendo como consecuencia la crisis que llevó a la liquidación a la Compañía Berna-Lucerna en 1876, y a la Nationalbahn dos años después, peligrando entonces también el Central y el Nordeste, y consumiéndose en gran parte los recursos de los Cantones interesados en esas líneas. Ello obligó a la Confederación, para poder cumplir lo estipulado en el convenio adicional de 1878 sobre el Gotardo—en el que, según hemos dicho, correspondía a Suiza pagar otros ocho millones— a hacerse cargo de la parte de subvención con que debían contribuir a la total los mencionados Cantones. La ley necesaria para ello fué votada en 22 de Agosto de 1878, en que se apeló al referendum, obteniéndose una votación favorable gracias a que también se otorgó una subvención análoga de cuatro millones y medio a los Cantones interesados financieramente en los otros dos proyectos de perforación de los Alpes, al este y al oeste de Suiza.

Otro hecho muy saliente de este período fué la terminación de los trabajos del Gotardo, cuya línea se abrió en 1.° de Junio de 1882, fecha a partir de la cual mejoraron en general los negocios de ferrocarriles, debiéndose en gran parte esta mejora a la apertura de dicho túnel. Por de pronto, la propia línea del Gotardo confirmó gallardamente las esperanzas que había despertado. El Nordeste y el

Central se salvaron del peligro que habían corrido. La Unión Suiza se benefició grandemente con la apertura de la línea del Arlberg. Se otorgaron numerosas concesiones a nuevas Empresas, especialmente en el Oberland bernense y en el Jura de Neuchâtel. En fin, las Compañías, por propia iniciativa o a ruegos de la Autoridad federal, completaron y mejoraron sus redes.

También en esta época, en 1.º de Enero de 1890, se creó la importante Compañía del Jura-Simplón, por la fusión de la «Suiza occidental» con la «Jura-Berna-Lucerna».

Por lo demás, en los datos estadísticos que se insertan en el apéndice de este capítulo, se encontrarán las cifras correspondientes a diversos años y al final de este período.

Asociación de las Compañías de ferrocarriles suizos.

Debemos citar aquí también, aun cuando haciendo la advertencia de que se trata de un organismo que funcionaba ya durante el segundo período, la *Asociación* de las principales Compañías de ferrocarriles suizos.

Las Administraciones de dichos ferrocarriles, después de varias conferencias que empezaron el 25 de Septiembre de 1860, fijaron en un reglamento de 15 de Agosto de 1863 los principios generales de dicha *Asociación*, confirmada y robustecida posteriormente por el *Convenio* de 26 de Noviembre de 1887.

Las Compañías asociadas fueron muchas, figurando entre ellas, desde luego, las cinco más importantes, cuyo rescate, según más adelante hemos de decir, ha sido hecho por la Confederación.

Esas Compañías estimaron que, en vista de que los asuntos a tratar entre ellas aumentaban incesantemente, se hacía necesario organizar conferencias o comisiones especiales con objeto de estudiar todas las cuestiones de una manera detallada y profunda. Así organizaron las siguientes:

1.ª Conferencia de los jefes de control de ingresos.
2.ª Idem de las reclamaciones.
3.ª Comisión técnica, dividida en tres secciones: vía; tracción; y explotación.
4.ª Idem de dirección para los asuntos técnicos.
5.ª Idem de las tarifas de viajeros.
6.ª Idem íd. de mercancías.

De ese modo la Asociación de los ferrocarriles suizos contribuyó poderosamente a unificar la explotación en sus diversas ramas, pues de dichas conferencias y comisiones nacieron diversos reglamentos y prescripciones uniformes relativas a la explotación propiamente dicha, a la construcción, al material, a los asuntos jurídicos, comerciales, etc., etc. Como ejemplo, merecen citarse: los tipos uniformes adoptados para la superestructura y para el material móvil; los pliegos de condiciones, también uniformes, para los materiales destinados a una y otro; llegándose a la misma uniformidad en la designación de las vías en las estaciones y de las diversas clases de locomotoras y vehículos, en los avisos colocados en los coches de viajeros, en los horarios, etc., etc.

Por todo lo cual, dichas Compañías pudieron decir con justicia en un opúsculo que presentaron en la Exposición de Ginebra de 1896, que con él pretendían «demostrar la amplia medida en que las Compañías de los ferrocarriles suizos se han esforzado desde su origen en unificar todo cuanto concierne a la explotación de sus líneas, y cómo se dedican sin desmayo y con particular esmero a aumentar los medios de seguridad y de confort en el transporte de viajeros».

Ferrocarriles de montaña.

Los ferrocarriles de montaña, tan característicos en Suiza, fueron introducidos en este país al final del segundo período, pero corresponde mencionarlos en el tercero, según impone su historia que vamos rápidamente a reseñar.

Nicolás Riggenbach, muerto en 1899 y a quien ya hemos citado anteriormente, estableció en Suiza por vez primera esta clase especial de vías férreas. Los primeros pasos que dió en tal sentido, han sido por él mismo relatados en sus «*Souvenirs d'un vieux mécanicien*»:

«Hacía largo tiempo que yo trataba de remediar el inconveniente de las fuertes rampas, en que patinan las ruedas de las máquinas. Tuve la idea de establecer una cremallera y de emplear ruedas dentadas, construyendo un modelo de la vía proyectada y exponiendo mis planes, que provocaron la iucredulidad de muchos, llegando algunos a decir: «Ese pobre Riggenbach descarrila». Sin embargo, Mr. Hitz, cónsul suizo en Wáshington, exclamó al oirme: «¡Perfectamente, Mr. Riggenbach! ¡Subiremos en tren al Righi!». Frase profética que precisó mis proyectos, pero cuya realización se hizo esperar, no obstante haber sido patentada mi invención en Francia en Agosto de 1863. Solamente a mi vuelta de América fué cuando, a fuerza de perseverancia, pude constituir una Sociedad y reunir capital para la construcción de la línea proyectada en el Righi. En 1870 se inauguró un trozo de ella. Pero los prusianos empleaban en sus fortificaciones los carriles encargados a Alsacia, haciéndose necesaria la intervención del general Röder, embajador alemán en Berna, para salvar ese contratiempo. Por fin, el 21 de Marzo de 1871, después de tantos años de luchas y trabajos, la línea fué solemnemente inaugurada en presencia de las autoridades políticas y eclesiásticas.»

En Olten, auxiliado por excelentes colaboradores que principalmente estudiaban el aspecto técnico, hizo Riggenbach numerosos proyectos de líneas de cremallera para las diversas partes del mundo, ocupándose él en persona de un modo especial del aspecto económico y financiero de las correspondientes Empresas.

La cremallera inventada por Riggenbach sufrió diversas modificaciones antes de alcanzar su actual grado de perfección, distinguiéndose en esta materia principalmente el suizo Mr. R. Abt, que fué uno de sus colaboradores, habiéndose extendido mucho el material de cremallera y locomotoras que lleva su nombre.

A la antes indicada línea *Vitznau-Righi*, sucedieron muchas otras, tales como las *Righi-Scheidegg* (1874), *Uetliberg* y *Arth-Righi* (1875), *Pilatos* (1889), *Generoso* (1890), *Brienz-Rothhorn* y *Glion-Naye* (1892), *Schynige-Platte* y *Wengern-Alp* (1893)...

Y no fué empleada solamente la cremallera, sino que se combinaron los diferentes sistemas conocidos: la vía normal y la estrecha; la vía estrecha ordinaria de simple adherencia y la cremallera (*Brunig*, líneas del *Oberland*, *Viége-Zermatt*, *Stansstad-Engelberg*, etc.); cremallera con el vapor o la electricidad como motores (*Gornergrat*, *Jungfrau*); funiculares movidos por la electricidad (*Stanserhorn*, *San Salvatore*, *Bürgenstock*, etc.), por turbina (*Lausanne-Ouchy*), por contrapeso de agua (*Beatenberg*, *Ragatz-Wartenstein*, *Territet-Glion*, etc.).

En suma, los suizos han surcado sus montañas de vías férreas, aprovechando todos los adelantos de la técnica, no siendo los menos importantes los que garantizan la seguridad de los viajeros, acreditándolo así el escaso número de accidentes que ocurren. Como dato significativo en este aspecto, al hablar del desarrollo técnico de los ferrocarriles suizos, refiere Barbey que cuando se hicieron las pruebas oficiales del funicular Territet-Glion, pudo contemplarse a un vigoroso anciano bajar completamente solo de Glion a Territet, en un coche desconectado del cable y retenido sobre el abismo únicamente por los frenos poderosos que él mismo había estudiado para ese funicular de 57 por 100 de pendiente. Era Nicolás Riggenbach, a quien muchos no volvieron a ver en público, pues desde entonces hasta su muerte vivió ya casi por completo retirado.

Antecedentes, preparación y votación de la Ley de rescate de los ferrocarriles de 1897-1898.

En la parte correspondiente al segundo período hablamos de la propuesta de rescate hecha en 1862 por Mr. Stämpfli, que, según también dijimos, no fué la única tentativa de aquel tiempo en

ese sentido. La ley de 1872, dando a la Confederación una intervención mucho más amplia y eficaz en materia de ferrocarriles, contribuyó a que durante algunos años no volviera a plantearse seriamente la cuestión del rescate, cuya fecha fué fijada por aquélla para 1.° de Mayo de 1888 como más próxima, estableciendo la de 1.° de Mayo de 1883 para la denuncia.

En 1883, Mr. Arthur Chenevière, de Ginebra, propuso al Consejo Nacional el rescate del Central, pero la cuestión no se hallaba aún suficientemente estudiada.

El Consejo federal, por su parte, no creyó entonces oportuno usar de su antes mencionado derecho, por estimar demasiado alta la cifra de gastos de primer establecimiento que figuraba en las cuentas de las Compañías; pero, para introducir una mayor regularidad en los balances e impedir que se gravaran indebidamente las partidas de la cuenta de construcción, hizo votar en 21 de Diciembre de 1883 una ley de contabilidad. Según las concesiones, la indemnización debida por el rescate había de ser igual a veinticinco veces el producto medio de los diez años inmediatamente anteriores al aviso de aquél, con deducción de las sumas dedicadas a amortización o destinadas a fondo de reserva, pero en ningún caso podía ser inferior a los gastos de primer establecimiento. Además, por lo que concierne a la determinación del precio de rescate del Gotardo, había que tener en cuenta los derechos reservados a las subvenciones por el Convenio internacional. Ahora bien, dependiendo el cálculo de los productos de la manera de estar hechas las cuentas de construcción, los errores de éstas habían de influir necesariamente en la fijación del precio del rescate. Tal era la argumentación empleada por el Consejo federal en apoyo del proyecto.

Ese proceder del Gobierno no quiere decir que renunciara, ni mucho menos, a la esperanza de llevar los ferrocarriles al conjunto del patrimonio nacional. Estimando imposible el rescate desde el punto de vista financiero, buscó una avenencia amistosa con las compañías. Las negociaciones entabladas con el ferrocarril Nord-Este, llegaron a un proyecto de convenio en 18 de Enero de 1888.

Las gestiones se iniciaron cerca de esta Compañía con preferencia a las otras, por pensar que la situación en que se encontraba había de hacer más fácil la inteligencia. En efecto, comprometida a construir ciertas líneas secundarias cuyo déficit estaba descontado, había empezado los trabajos, teniendo que suspenderlos luego por no encontrar los capitales necesarios para terminarlos. Los Cantones interesados temieron que la Confederación, al ser propietaria, suspendiera indefinidamente las obras, por exigencias del presupuesto, por cuya causa hicieron una oposición tan viva en el Parlamento, que el Consejo federal hubo de dar por rotas sus negociaciones.

Dos años más tarde, en 1890, se ofreció ocasión al Gobierno para hacer un nuevo intento. El Cantón de Berna poseía la mayor parte de las acciones de la Compañía Jura-Berna-Lucerna; los de Friburgo, Vaud y Valais eran igualmente propietarios de las de la Suiza Occidental. El conjunto de estos títulos representaba 77.000 acciones de la Jura-Simplon, formada por la fusión de las dos nombradas Compañías, frente a un total de 104.000. La Asamblea federal ratificó la transferencia de las concesiones a la nueva Sociedad, pero tuvo buen cuidado de reservarse el derecho de rescatar toda la red en 1.° de Mayo de 1903, o, pasado este plazo, en cualquier época, mediante denuncia hecha con dos años de antelación, si la construcción de la línea del Simplón hasta la frontera italiana era acordada por el Gobierno. El cantón de Berna estimó conveniente la venta de sus 30.000 acciones de prioridad. El precio de rescate fué fijado en 600 francos por acción, pagaderos en títulos de la renta al 3 por 100, justipreciados al tipo de 90 por 100 y reembolsables a la par en un plazo máximo de sesenta años. El 27 de Junio de 1890, una disposición federal aprobaba el contrato de compra con el cantón de Berna; la Confederación quedaba además autorizada para adquirir otras acciones de prioridad Jura-Simplón, con la reserva de que el precio no sería mayor que la cifra fijada en el contrato. Los excedentes previstos, resultantes de la diferencia entre los dividendos anuales y los atrasos pendientes de pago,

se destinaban a constituir un fondo especial cuyo empleo habría de ser determinado por una disposición federal.

Animado por este éxito parlamentario, que no provocó oposición en el pueblo, el Consejo federal entabló al año siguiente negociaciones con un consorcio de Bancos alemanes y suizos que le ofrecía 50.000 acciones del ferrocarril Central al precio de 1.000 francos por acción, y aceptaba, en cambio, títulos de renta federal a 3 por 100. El fin que perseguía el Gobierno al proceder así, era llegar al rescate completo del ferrocarril, por lo que también se dirigió a la Compañía para conocer en qué condiciones consentiría en cederle su red. Las Cámaras no habían discutido aún la oferta del consorcio, cuando el Consejo les sometió un proyecto de rescate íntegro que suponía necesariamente la creación de una deuda de 200 millones. Aprobado este último por el Parlamento, se promovió la petición de un *referendum,* como resultado del cual el pueblo, estimando que el precio era demasiado elevado, rechazó el proyecto por 289.406 votos contra 130.729, en 6 de Diciembre de 1891, lo que ocasionó la dimisión del consejero federal Mr. Welti.

Sucedió a éste en el cargo el Dr. Joseph Zemp, de Lucerna, que, hostil en un principio a la idea, se convirtió en decidido partidario del rescate, preparando la operación por medio de diversas leyes contra las empresas ferroviarias, siendo la más notoria la de 27 de Marzo de 1896 sobre la contabilidad de las Compañías de ferrocarriles, ley que fué aceptada por el pueblo, no sin gran lucha previa, el 4 de Octubre del propio año, por 223.238 votos contra 176.574. Esta ley derogaba la de 1883 y tendía a establecer los precios de rescate, *ligando a las Compañías.* Para ello se invocaba como razón la obscuridad de las cláusulas de las concesiones y la necesidad de regular sobre nuevas bases la determinación de los productos y del capital de establecimiento. Al mismo tiempo, la ley de 1896 quitó a los tribunales arbitrales el conocimiento de los pleitos que se suscitaran con ocasión del rescate, transfiriendo dicha atribución a la Confederación.

El Gobierno propuso inmediatamente el rescate de las líneas de las cinco grandes Compañías que bajo el régimen entonces vigente acabaron por concentrar en sus manos la casi totalidad de la red de vía normal: Jura-Simplón, Central Suizo, Nordeste, Unión Suiza y Gotardo.

Votada la ley de rescate en 15 de Octubre de 1897, el pueblo la aceptó en 20 de Febrero de 1898, por la enorme mayoría de 386.634 votos contra 182.718.

* * *

Además de las leyes antes citadas, se promulgaron otras varias durante este período, y debemos citar, entre ellas, la de 1890 sobre la duración del trabajo en la explotación de los ferrocarriles y otras Empresas de transportes, y la de 1895 que se refiere al derecho de voto de los accionistas de las Compañías ferroviarias y a la participación del Estado en la administración de las mismas.

En todo o en parte, pueden ser consideradas varias de esas leyes como preparatorias de la de rescate de 15 de Octubre de 1897, refrendada por el voto popular en 20 de Febrero de 1898, según acabamos de indicar.

Argumentos aducidos por los partidarios y enemigos del rescate de los ferrocarriles. Causas determinantes de dicha medida.

Los adversarios del rescate adujeron contra él los siguientes argumentos:

El rescate—decían—es contrario a las tradiciones e ideas del pueblo suizo, como así lo ha manifestado éste en las diversas ocasiones en que se le ha consultado sobre el particular. Hoy habrá de manifestarse, sin duda, más opuesto a que se lleve a cabo esta operación, de mucho mayor coste en la actualidad que en aquellas ocasiones. Además, reprochaban al Gobierno el no fijar exactamente

el precio del rescate; y si bien es cierto que el Consejo federal había previsto en bloque un coste de mil millones, las Compañías reclamaban algunos cientos de millones más. Igualmente censuraban que no se hubieran establecido previamente las condiciones del empréstito necesario para realizar el rescate, cuyo éxito podía reputarse como muy dudoso. En suma, todas esas críticas y otras del mismo género, venían a constituir una acusación contra el Gobierno por lanzarse a tan delicada, costosa y trascendental empresa sin el debido estudio previo y como por sorpresa.

A los argumentos anteriores se añadían los relativos a la cuestión de competencia técnica y administrativa necesaria para dirigir los ferrocarriles, que los contrarios al rescate negaban poseyera el Estado en el grado necesario, aduciendo ejemplos de otros países; por lo cual, y por otras razones que agregaban, independientes de la mayor o menor capacidad del Estado, preveían un desastre financiero para la Confederación a corto plazo.

Por otra parte, les parecía peligroso transformar en funcionarios federales a 25.000 empleados de ferrocarriles organizados en sindicato, que recientemente acababan de demostrar que no vacilaban en interrumpir las comunicaciones del país para imponer sus pretensiones, como ocurrió en la huelga de la Compañía del Nordeste en 1897, sin que desvirtuase su gravedad el hecho de haber durado sólo dos días.

En fin, de un modo general, invocaban las experiencias hechas en todos los países en que el Estado se ha convertido en productor o empresario, según las cuales el precio de coste de los productos que fabrica, o su coeficiente de explotación, es más elevado, en igualdad de condiciones, que el de los particulares o Empresas privadas; resultados prácticos que los enemigos del rescate encontraban muy conformes con las previsiones del buen sentido, por varias razones, siendo la principal que el Estado se desenvuelve en todas sus esferas de acción obedeciendo a móviles políticos, mientras que el industrial sólo atiende a su interés personal que, en virtud de la competencia, le obliga a desenvolverse en sus negocios aquilatando todo lo posible, lo mismo en el orden técnico que en el económico.

* * *

En favor del rescate se invocaron, principalmente, las siguientes razones:

En primer lugar, razones de orden económico y social: Los ferrocarriles no debían ser explotados en interés de unos cuantos, sino atendiendo sólo al interés general. Según el Consejo federal, la reunión de las cinco grandes Administraciones ferroviarias en una sola, había de permitir la supresión de un gran número de empleos, la mejora de la suerte del personal, y además una sensible rebaja en el precio de coste de los transportes, así como también numerosas reformas beneficiosas en las condiciones de los mismos.

En segundo lugar, razones de orden nacional: Las compañías formaban un *Estado extranjero* dentro del Estado. El día en que el movimiento de concentración de las redes se acentuase más todavía, el peligro sería aún mayor. Para un país pequeño, en que la neutralidad corre el riesgo de verse amenazada, ya desde el punto de vista económico, ya desde el punto de vista militar, el peligro hácese singularmente grave. No hay duda de que para realizar la nacionalización, Suiza, pobre en capitales, había de verse obligada a recurrir a empréstitos que suscribirían especialmente capitalistas extranjeros. Pero no es lo mismo tener acreedores en otros países, que tener accionistas extranjeros en las compañías ferroviarias del propio. Los acreedores quedan solamente con sus cupones, y mientras éstos les sean pagados no hay que temer ingerencia alguna por su parte. El rescate evitaría además otro peligro, también de orden exterior: la competencia internacional en materia de ferrocarriles. Entre 1950 y 1960 —se decía— Francia entrará casi gratuitamente en posesión de su red ferroviaria; el Estado francés podrá entonces rebajar las tarifas y atraer hacia sus líneas un

tráfico de tránsito cada vez mayor. Lo mismo ocurrirá en otros países de la Europa Central que están ya en posesión de sus vías férreas y que habrán tenido tiempo para amortizar el capital de construcción o de nacionalización. Si quiere Suiza encontrarse entonces en condiciones igualmente ventajosas, es preciso—se añadía—que rescate inmediatamente y organice la amortización del capital de sus ferrocarrilles para realizarla en sesenta años.

* * *

La brillante victoria que en la votación popular obtuvo la ley del rescate, constituyó para muchos, aun dentro de la misma Suiza, una verdadera sorpresa. No se explicaban cómo podía haber votado en tal sentido un pueblo que en diversas y recientes ocasiones se había manifestado con tanta claridad contrario al rescate. ¿Cuáles han sido—se preguntaban—las causas determinantes de cambio tan radical?

En primer lugar, hay que tener en cuenta la evolución de la mentalidad política. En aquellos años, sobre todo a partir de 1890, se notó, según ya indicamos en su lugar, que la idea nacional y la democrática iban arraigando muy de prisa en el pueblo, a expensas de la idea liberal. La impulsión de este doble movimiento hacia la centralización y hacia el socialismo de Estado, afirma Numa Droz que partía con más frecuencia de arriba que de abajo, hallando la explicación de este fenómeno, por una parte en la tendencia de la Administración federal a ensanchar su esfera de acción, y por otra, en la opinión de las clases directoras, según la cual el medio para encauzar el socialismo, es implantar «el socialismo de Estado, o sea una serie de instituciones que, con el fin de igualar entre los ciudadanos las condiciones de la lucha por la existencia, hacen del Estado el distribuidor del bienestar general, bajo la forma de seguros, de instituciones de crédito, de monopolios diversos».

En segundo término, las razones de orden nacional antes expuestas constituían, sin duda, un argumento decisivo a favor del rescate en las esferas gubernamentales. Esto parece probarlo la tenacidad de los Gobiernos que, según se ha explicado, no abandonaban esa idea a pesar de los fracasos de sus tentativas en tal sentido, siendo sumamente significativo el hecho, que también ha sido relatado, del cambio de criterio del Dr. Zemp, y su actuación cuando, formando parte del Consejo federal, tuvo ocasión de estudiar el problema con toda clase de elementos de juicio, dándose así el caso de que quien hizo votar la reversión fuera él, es decir, un antiguo enemigo del rescate y sucesor de Mr. Welti, que tuvo que abandonar el cargo precisamente por haber intentado hacer lo propio.

En suma, entre los contrapuestos argumentos y a través de las vivas discusiones y luchas sostenidas por los defensores y adversarios del rescate, parece que el éxito de los primeros se debió a la tenacidad de los Gobiernos, provocada a su vez por motivos de alto interés nacional que aquéllos estimaban decisivos, y allanando considerablemente el camino la evolución política que se estaba operando en el país en sentido centralista y democrático.

Cuarto período.—Estatista.—1898 en adelante.

Ejecución de la Ley de rescate de 1897-1898.—Dificultades con que se tropezó.—Coste de la operación.

Aun cuando la incautación de las líneas por el Estado no empezó, como puede suponerse, inmediatamente después de refrendada por el pueblo la ley de rescate de 1897, consideramos abierto este período en 1898, año en que se verificó el indicado *referendum* y a partir del cual comenzaron las operaciones preliminares para llevar a cabo la reversión.



Según los términos de la ley de rescate, la nacionalización debía hacerse de conformidad con la legislación federal y también en armonía con las cláusulas de las respectivas concesiones.

La ley sobre el derecho de voto de los accionistas, así como la de contabilidad, que ya han sido mencionadas anteriormente y que, según se indicó, fueron leyes de circunstancia promulgadas con objeto de facilitar a la Confederación el rescate de los ferrocarriles, produjeron gran revuelo en Suiza, del mismo modo que entre los muchos alemanes poseedores de una parte considerable de los capitales empleados en los ferrocarriles de dicho país.

Entre los numerosos incidentes que con tal motivo surgieron, hay uno capital que no podemos dejar de reseñar. Las cinco Compañías que iban a ser rescatadas recurrieron en apelación al Tribunal federal contra el procedimiento que el Gobierno había fijado para hacer el cálculo del producto neto en que debía basarse el establecimiento de las anualidades de rescate. En la mayor parte de los puntos el Tribunal se pronunció en favor del Gobierno, pero al ocuparse del rescate del ferrocarril Central resolvió con carácter general que las cláusulas de las concesiones, y no las de la ley de contabilidad, debían servir de base para el establecimiento de la indemnización de rescate. Con cuya sentencia el mencionado Tribunal venía a reconocer implícitamente que la tantas veces citada ley de 27 de Marzo de 1896 sobre la contabilidad de los ferrocarriles, era defectuosa y en cierto modo supérflua, ya que, por lo dicho, cuando existiera contradicción entre el texto de esa ley y el de las concesiones, era este último el que debía prevalecer.

El Gobierno había dispuesto, por otra parte, que el producto neto medio anual debía ser calculado hallando el promedio de las diferencias existentes en los últimos diez años entre los productos y los gastos de la explotación. Las Compañías se negaron a admitir esta regla, que sólo encontraban justa mientras el capital de establecimiento no hubiera variado durante esos diez años.

En resumen, las mencionadas leyes de circunstancia puede decirse que constituían por lo menos una interpretación unilateral de los términos de las concesiones, interpretación dada con objeto de reducir al mínimo el producto neto de la explotación de las Compañías, aparte de otros fines; y como, con arreglo a las concesiones, la indemnizazión de reversión debía ser, según se dijo, igual a veinticinco veces el producto neto anual medio de los diez años que precedieran inmediatamente a la fecha de la denuncia para la reversión—deducción hecha de ciertos fondos y teniendo en cuenta también otras limitaciones—resultaba que dichas leyes y demás medidas complementarias del Gobierno habían de reducir forzosamente el precio o indemnización de reversión.

Los peritos nombrados por el Gobierno, sujetándose a las bases antes aludidas que éste les dió, calcularon que el indicado precio habría de elevarse para la red de las cinco grandes Compañías a 964 millones de francos, suma a la que convenía añadir como primer capital de explotación otros 57, lo que hacía un total de 1.021 millones.

En vista de la sentencia del Tribunal federal a que acabamos de referirnos, el Gobierno tomó el partido de tratar amistosamente con cada una de las Compañías en lo referente al precio de reversión. Las negociaciones que tuvieron lugar hasta conseguir que el rescate fuera un hecho, resultaron en extremo laboriosas.

* * *

Con objeto de dar una idea, siquiera sea muy ligera, acerca de las mismas, diremos que la dificultad principal con que se tropezaba en las negociaciones para hacer efectivo el rescate, operación ya de suyo muy difícil en todos los países y circunstancias, era la prosperidad que alcanzaban en aquella época los ferrocarriles, lo que naturalmente aumentaba el precio que el Estado debía pagar por ellos a las Compañías concesionarias.

En efecto, si se compara el rescate suizo con el prusiano, que tuvo lugar muchos años antes, se

observa que al final del año 70 los valores de los ferrocarriles alemanes, a consecuencia de una larga crisis económica, habían experimentado tal depreciación que el Estado prusiano pudo pagar por ellos un precio superior a su cotización en Bolsa; es decir, pudo dejar satisfechos a los accionistas, realizando él también un buen negocio. En cambio, en Suiza se decretó el rescate en la época más favorable para los accionistas y más desfavorable para el Estado, desde el punto de vista del precio.

En páginas anteriores hemos mencionado los diferentes intentos de rescate hechos en distintos años y que no llegaron a feliz término. Entre ellos, indicamos las negociaciones entabladas con el ferrocarril Nord-Este, que llegaron a traducirse en el proyecto de convenio de 18 de Enero de 1888, en virtud del cual el Estado se comprometía a pagar a la Compañía 600 francos por acción de capital y 500 francos por las participaciones de fundador, todo ello pagadero en obligaciones federales cotizadas a la par. En aquella época, ya lo dijimos, ese ferrocarril acababa de sufrir una importante crisis; pero cuando se votó la ley de rescate de 1897 la situación había cambiado radicalmente, puesto que la Compañía había terminado de construir su red casi por completo, obteniendo rendimientos muy satisfactorios y ofreciéndosela perspectivas todavía más brillantes.

* * *

En 1900, vencidas por fin las muchas dificultades con que se tropezó y que en líneas anteriores hemos esbozado, se firmó el contrato entre la Confederación suiza y el ferrocarril Central, cuya Compañía fué la primera con la que se llegó a un acuerdo. En dicha ocasión y con tal motivo, el ministro M. Zemp se expresó del modo siguiente:

«La aprobación del presente contrato será considerada por el «Bundesrath» como una invitación para continuar por este camino. La feliz conclusión de un convenio con el primer ferrocarril constituiría un buen presagio para las futuras operaciones de rescate. Nosotros abrigamos la firme esperanza de que el Gobierno podrá negociar del mismo modo con las otras Empresas. Las conversaciones entabladas hasta la fecha con algunas Compañías de ferrocarriles, permiten ya esperar resultados satisfactorios. La línea del Gotardo, para la cual la fecha de incautación más próxima es el 1.° de Mayo de 1908, no debe ser tenida en cuenta por el pronto. Pero el asunto es relativamente sencillo respecto al «Jura-Simplón» y a la «Unión de los ferrocarriles suizos». Las opiniones y los cálculos divergen mucho más en lo que concierne al Nord-Este».

Y, en efecto, el rescate del Nord-Este suscitó no pocas dificultades de las que da idea un folleto que, bajo el título «Enquêtes sur la valeur de rachat du Nord-Est Suisse», apareció por aquella época firmado por el Dr. Curti de reconocida competencia y que, aun cuando pertenecía al Consejo de Administración de dicha Empresa, supo escribir esa pequeña obra (en que además se trata del conjunto del rescate de todos los ferrocarriles suizos) de un modo que mereció el siguiente comentario que oficiosamente la dedicaron los centros oficiales: «El tono tranquilo y reposado en que se halla escrito este folleto, le es favorable, y diferentes consideraciones que en él se insertan de orden general, económico y político, han de merecer la aprobación universal. Por otra parte, a todos los partidos y comarcas interesadas les conviene que todo se realice en amistosa inteligencia».

El autor declaraba que, una vez que el «Bundesrath» pretendía negociar amistosamente, no había de ser él quien agriara la cuestión, haciendo una crítica del rescate de los ferrocarriles en Suiza. No obstante esa declaración, pintaba en las siguientes líneas el modo de obrar del Poder público: «Con sus propios recursos, después de haber trabajado y luchado sin cesar, las Empresas privadas han conseguido tener hoy día casi completamente terminada la red de ferrocarriles suizos, a la que han consagrado grandes capitales. Una vez vencidas las dificultades y las crisis de toda especie,

debía por fin comenzar para esas Empresas un período tranquilo de desarrollo progresivo y de prosperidad creciente; pero entonces se las dijo: «Sic vos non vobis»! pues fué precisamente en el momento en que iban a empezar la recolección esas Sociedades, cuando el «Bundesrath» decidió aprovechar su derecho de rescate. La nacionalización de nuestros ferrocarriles ha sido preparada por medio de la amenaza y de la opresión. A favor de leyes de excepción y de circunstancia, el «Bundesrath» empleó medios de todas clases para obligar a los accionistas a ceder. Tales procedimientos no obtuvieron gran resultado, pero las acciones de ferrocarriles que representan una parte bastante considerable de la fortuna pública, experimentaron sensibles depreciaciones».

* * *

En definitiva, desde 1899 a 1903 se realizó el rescate de cuatro de las cinco grandes Compañías; la del Gotardo fué rescatada más tarde. De todo ello da suficiente idea el cuadro sobre el desarrollo sucesivo y distribución de los ferrocarriles suizos, que forma parte de las estadísticas que se insertan al final de este capítulo.

El total de la red costaba a la Confederación cerca de 1.200 millones, cifra bastante superior a la prevista en 1897. De esos 1.200 millones que la Confederación ha pagado como precio total de su red, unos 400 representan el capital-acciones, y el resto el capital-obligaciones. El pago del capital-acciones se ha realizado con ayuda de emisiones de renta federal, o mediante la entrega a los accionistas de títulos de la misma: una mitad del 3 y 1/2, y la otra mitad del 4 por 100. En cuanto a los 800 millones del capital-obligaciones, su pago se ha realizado mediante empréstitos de conversión hechos en Francia desde 1899 a 1902. En virtud de estas operaciones: 4/10 han pasado del 4 por 100 al 3 y 1/2; más de 5/10 eran ya de ese tipo; y menos de 1/10 han quedado al 4 por 100, pues no podían ser convertidos.

Organización general de los ferrocarriles federales suizos.

Según los términos de la ley de 1897, debe distinguirse en la Administración de los ferrocarriles federales, la Dirección superior y la Administración propiamente dicha.

El Consejo federal (Consejo de Ministros) y la Asamblea federal (reunión de ambas Cámaras), esto es, el Estado, tienen la Dirección superior.

El Consejo federal se ha reservado atribuciones importantes: nombra los miembros de la Dirección general y de las Direcciones locales de los ferrocarriles, reservándose además la inspección legal reglamentaria y técnica de la Administración de los ferrocarriles federales, así como la de las Compañías ferroviarias privadas. Además, nombra el Consejo federal una minoría de los miembros de los Consejos de que se hablará después; presenta a las Cámaras el presupuesto, las cuentas y el informe anual de la Administración de los ferrocarriles federales, etc.

La Asamblea federal legisla sobre los sueldos y haberes, sobre las tarifas y sobre la adquisición y construcción de nuevas líneas; ratifica los empréstitos y sus cuadros de amortización; aprueba el presupuesto; examina y aprueba las cuentas y el informe anual de la gestión administrativa.

La Administración propiamente dicha comprende un organismo central y organismos locales. El organismo central se compone de la Dirección general y del Consejo de Administración. La Dirección general es una colectividad de cinco o siete miembros nombrados por seis años por el Consejo federal, a propuesta del Consejo de Administración; reside en Berna. El Consejo federal designa por tres años, entre los miembros de la Dirección, un Presidente y un Vicepresidente. El Presidente es el verdadero jefe de los ferrocarriles federales.

La Dirección general, en principio, está encargada del conjunto de la gestión de los ferrocarriles federales. Nombra el personal de la Administración central y los jefes de servicio de las direccio-

nes de distrito; elabora el presupuesto, las cuentas, el informe anual; regula el servicio, etc., etc.

El Consejo de Administración se compone de 55 miembros: 25 son nombrados por los Cantones y Semi-Cantones; y cinco son elegidos por los Consejos de distrito de su propio seno (la mayoría de estos Consejos es nombrada por los Cantones). Las representaciones cantonales tienen, pues, mayoría en el referido Consejo.

Hechos estos primeros nombramientos, el Consejo federal provee los 25 puestos restantes; pero sin poder elegir más de nueve individuos entre los miembros de las Cámaras federales; y ha de procurar que en esos nombramientos queden convenientemente representadas la agricultura, el comercio y la industria. El Consejo es nombrado por tres años. Ejerce poderes generales de vigilancia e inspección; resuelve en última instancia sobre los contratos de cierta importancia; emite determinados informes; tiene ciertos derechos de iniciativa y de ratificación (para el nombramiento de los jefes de servicio, por ejemplo).

La Administración local está confiada a las Direcciones locales y a los Consejos de distrito. Hay cinco Distritos (1), y en cada Distrito hay una Dirección que se compone de tres miembros. A su lado existe un Consejo de distrito, compuesto de 15 a 20 miembros, cuatro de los cuales son nombrados por el Consejo federal y los demás por los Cantones o Semi-Cantones del Distrito. Los poderes de la administración local son muy extensos en la red que le corresponde.

Todas esas autoridades tienen carácter *colegial*: son verdaderas colectividades, no son individuos.

* * *

Dicha organización se halla combinada de manera que asegure a los ferrocarriles federales una muy amplia autonomía. Esta autonomía puede ser considerada, ya desde el punto de vista administrativo, ya desde el punto de vista financiero. La autonomía administrativa, esto es, la independencia con respecto al poder político, se afirma con la recluta del personal de la Administración y también con los poderes de que se halla investida. Muy amplia es, en verdad, la autonomía administrativa de los ferrocarriles federales; pero su autonomía financiera es más amplia aún. El presupuesto de los ferrocarríles federales es un presupuesto aparte, enteramente distinto del presupuesto general de la Confederación. Lo mismo ocurre con las cuentas anuales. Dicho presupuesto es doble: un presupuesto de explotación, y otro de construcción. El presupuesto de explotación comprende los probables ingresos y los gastos de servicio, las anualidades e intereses del capital, las entregas al fondo de renovación del material, de las vías, etc., previstas por la Ley, las entregas a los fondos de seguros de incendios y las amortizaciones legales. En una quincena de presupuestos anexos se resume la gestión de los talleres y de los economatos de los ferrocarriles federales. Estos diversos establecimientos tienen una administración puramente industrial. Los ferrocarriles federales les proporcionan el capital necesario con el correspondiente interés y les pagan luego los servicios de los objetos que producen. El presupuesto de construcción indica los gastos que los ferrocarriles federales se proponen hacer durante el ejercicio para la construcción de líneas nuevas o ejecución de nuevos trabajos, para el material móvil, mobiliario, utensilios y servicios accesorios en cada uno de los distritos. Estos gastos han de ser cubiertos mediante empréstito; pero una pequeña parte de los mismos ha de ir a cargo de la explotación, por lo que el presupuesto de construcción está subdividido en tres columnas: en la primera, figura la cifra total que se ha de gastar; en la segunda, la parte que corresponde al presupuesto de construcción; en la tercera, lo referente al de explotación. La Ley determina minuciosamente las categorías de gastos que han de ser inscritas en cada una de dichas columnas.

(1) I. Lausanne.--II. Basel.—III. Zurich.—IV. St. Gall.—V. Luzern.

Con arreglo al artículo 8.º de ley de 1897, la contabilidad de los ferrocarriles federales está «separada de la de las demás ramas de la Administración federal, y se lleva de manera que la situación financiera de los ferrocarriles pueda ser en todo momento determinada con exactitud».

El empleo del producto neto de la explotación está rigurosamente prescrito en el propio artículo. Queda afecto, en primer lugar, al pago de los intereses y a la amortización de la deuda de los ferrocarriles; el 20 por 100 del sobrante, si lo hay, se ingresa en un fondo de reserva especial que se lleva aparte del resto del activo de los ferrocarriles federales, hasta que dicho fondo alcance, con los intereses capitalizados, la suma de 50 millones. El 80 por 100 restante se ha de emplear en beneficio de los propios ferrocarriles, en perfeccionar y abaratar el coste de los transportes, y especialmente en reducir de una manera proporcional las tarifas de viajeros y mercancías y en extender la red suiza, la de las líneas secundarias en particular. Cuando los ingresos ordinarios, unidos a los saldos activos no empleados, no basten para pagar los gastos de explotación, los intereses del capital de construcción y la amortización, habrá llegado el caso de poderse tomar del fondo de reserva la cantidad necesaria.

Resultados de la explotación y gestión de los ferrocarriles federales suizos.

En los párrafos que siguen pretendemos aclarar y ampliar en la medida necesaria los datos incluídos en algunos de los cuadros estadísticos que acompañan a este capítulo.

El examen de los resultados obtenidos en la explotación y gestión de los ferrocarriles federales suizos, debe partir del año 1903 inclusive, pues aun cuando en 1902 empezó la Confederación a explotar diversas redes, y a pesar de que hasta 1909 no tuvo a su cargo la red del Gotardo, como en el expresado año de 1903 ya explotó cuatro de las cinco grandes Compañías, es fácil considerar, a partir de ese año, bien la gestión de los ferrocarriles federales propiamente dichos, o bien, para facilitar la comparación, como hemos hecho en alguno de nuestros cuadros, suponer, desde luego, que la red del Gotardo formaba parte de la de los ferrocarriles federales a los solos efectos de este examen.

Desde luego, el cuadro de los coeficientes de explotación comparados, demuestra que en Suiza, como en las demás naciones, a la incautación y gestión directa de los ferrocarriles por el Estado ha acompañado una subida instantánea de dicho coeficiente (1).

* * *

En la Memoria anual correspondiente a la liquidación del ejercicio de 1907, la Dirección general de los ferrocarriles federales suizos expone ante el Consejo federal las siguientes consideraciones, a modo de resumen:

«El resultado del ejercicio es favorable en lo que concierne a los productos de la explotación que han continuado aumentando.

»Es cierto que dicho aumento es menos importante que anteriormente, lo que constituye un indicio seguro de paralización en el desarrollo del tráfico y aun quizás el principio de un período de retroceso. En cambio, el crecimiento persistente de los gastos de explotación da motivo a ciertos temores: por una parte, proviene, como precedentemente, del gran aumento de los gastos relativos al personal, producido a su vez por la elevación de los salarios y la reducción de las horas de trabajo; por otra parte, ese aumento es consecuencia del encarecimiento de las materias de consumo, en particular de la hulla y de los metales, el cual nos ha afectado a pesar de los precios reducidos a que

(1) Téngase en cuenta lo que sobre el coeficiente de explotación se dice en la Introducción y en varios capítulos de este Título.

habíamos hecho las compras gestionadas con anterioridad en condiciones ventajosas, una vez terminadas las cuales apenas nos será posible beneficiarnos de dicha reducción. El excedente de la explotación se eleva a 46.484.602,89 francos, mientras que en 1906 era de 45.429.666,95 francos (1); en realidad es necesario reducirlo en 2.500.000 francos, a que ascienden los aumentos concedidos con motivo del encarecimiento de la vida.

»El coeficiente de explotación se ha elevado... El saldo activo de la cuenta de pérdidas y ganancias, que era en 1906 de 4.828.523,79 francos, comprendidos 2.580.000 francos por los aumentos concedidos al personal con arreglo al Decreto de 12 de Abril de 1907, ha descendido a 2.854.206,95 francos, del que deben deducirse además 2.500.000 francos por los aumentos otorgados al personal, en cumplimiento al Decreto federal de Diciembre de 1907. Los detalles de este resultado poco satisfactorio se exponen en los capítulos siguientes.»

Añadamos, para completar lo que en esas líneas se dice, que mientras las amortizaciones fueron, en 1903, de 4.300.000 francos; en 1904, de 4.645.000; en 1905, de 5.211.000; y en 1906, de 6.500.000; el aumento neto de la cuenta de construcción fué, en 1903, de 15.100.000; en 1904, de 20.600.000; en 1905, de 16.250.000; y en 1906, de 16.050.000 francos.

Desde que se efectuó el rescate hasta 1907, inclusive, la Deuda propia de los ferrocarriles federales aumentó en 77 millones. En vista de tales cifras, el Ponente de la Comisión permanente, al dictaminar sobre el presupuesto para 1908, concluía expresando que consideraba necesario se moderasen las pretensiones formuladas respecto a los ferrocarriles federales, si no se quería inaugurar un período de déficits crónicos.

* * *

En la Memoria anual correspondiente a la liquidación del ejercicio de 1908, la Dirección general de los ferrocarriles federales suizos se expresa del modo siguiente:

«El resultado del ejercicio es muy desfavorable, porque no solamente la disminución de los ingresos que habíamos previsto se ha realizado efectivamente, sino que además los gastos han aumentado de nuevo en considerables proporciones.

»Resulta de aquí que el excedente de los productos sobre los gastos, que era de 46.484.603 francos en 1907, ha descendido a 41.170.368; y que la cuenta de pérdidas y ganancias, no comprendidos los aumentos otorgados con motivo del encarecimiento de la vida, acusa, en lugar del excedente activo de 2.854.207 francos, del ejercicio 1907, un saldo pasivo de 2.854.074, mientras que el presupuesto para 1908 sólo preveía un déficit de 73.790 francos.

»Este desdichado resultado es debido, no sólo a la disminución del tráfico, sino también al crecimiento de los gastos, en particular, de los relativos al personal; proviene, por otra parte, del aumento de gastos de entretenimiento y renovación del material móvil, del encarecimiento de los carbones y del crecimiento de las cargas financieras originado por los empréstitos hechos para mejoras y construcciones nuevas. Cierto es que el mismo fenómeno se ha producido en los Estados vecinos, pero este hecho que puede servir de explicación, no basta, sin embargo, para calmar las inquietudes que despierta esta situación. Por lo cual hemos comenzado ya durante el curso del ejercicio a recurrir a medidas propias para reducir la cifra de los gastos, y podemos demostrar que durante los dos primeros meses de 1909, estos últimos han disminuído en 913.478 francos, con respecto al mismo período de 1908. Parece posible, dedicándose a ello seriamente, mejorar la situación financiera sin re-

---

(1) Las diferencias que se encuentran entre estas cifras y las que aparecen en el cuadro que expresa los resultados generales de la explotación de los ferrocarriles federales suizos, son debidas a que en dicho cuadro se incluye también la red del Gotardo. Sirva esta advertencia para lo sucesivo en los casos análogos.

currir a medidas excepcionales, como sería, por ejemplo, una notable elevación de las tarifas. Pero para ello habrá que atenerse a una justa medida, efectuando la revisión de la ley sobre los sueldos, actualmente en preparación; se requerirá tambien, al revisar los salarios, suprimir los trenes innecesarios, y suspender admás los trabajos de ampliación que puedan hacerse hasta la época en que un nuevo aumento del tráfico, que tarde o temprano habrá de producirse, permita de nuevo realizar mayores gastos.»

El Consejo de Administración de los ferrocarriles federales suizos, al elevar al Gobierno la Memoria de que acabamos de copiar los párrafos que anteceden, hace constar su opinión de que «las causas del resultado desfavorable radican principalmente en el nuevo crecimiento de los gastos»; y entre las consideraciones que expone, creemos conveniente reproducir las que siguen:

«Los resultados que tenemos a la vista no nos sorprenden en modo alguno. Las cargas aumentan de año en año, en particular con motivo del aumento en el recorrido de los trenes; y encontrándose, por consiguiente, disminuída la elasticidad del presupuesto, era de preveer que una paralización en el desarrollo del tráfico, o lo que es más grave todavía un descenso del mismo, tendría por efecto alterar el equilibrio financiero de la empresa.

»Se creía que desde el momento en que una red pasaba a manos de la Confederación, debía darse satisfacción inmediata a todas las reivindicaciones, a todas las reclamaciones, a todos los deseos que las Compañías privadas se habían negado a tener en cuenta; las exigencias concernientes a la explotación, al confort, a la reducción de tarifas y al aumento del número de trenes, ya no tenían límites.

»Del mismo modo, en todas partes se reclamaba el establecimiento de dobles vías, la supresión de los pasos a nivel, la transformación y ampliación de las estaciones existentes, etc., trabajos que siempre se decía eran de la mayor urgencia y no consentían el menor retraso, y nadie parecía preocuparse de los gastos que habían de ocasionar.

»La marcha siempre creciente, a partir del rescate, del tráfico y de los productos, hacía creer al público que los recursos de los ferrocarriles federales eran inagotables; y la Administración, bajo la influencia de la opinión pública, así como de las agobiantes recomendaciones de las Autoridades cantonales y federales, quizá no se ha opuesto siempre con todo el vigor necesario a las exigencias con que se la ha asediado.

»Sea de ello lo que quiera, nos encontramos en presencia del hecho de que el coeficiente de explotación ha aumentado notablemente a partir del rescate: se elevó a 65,53 en 1903; 67,68 en 1904; 66,42 en 1905; 67,49 en 1906; 69,17 en 1907; y sube a 72,82 en 1908. El aumento de 3,65 que se ha producido de 1907 a 1908 es inquietante.»

«No desconocemos que es muy especialmente en la reducción de los gastos donde hay que buscar el restablecimiento del equilibrio. Cuando las Compañías privadas se encontraban en situaciones idénticas, podían disminuir o suprimir el pago de los dividendos a sus accionistas, lo que les facilitaba la solución. Los ferrocarriles federales no disponen de ese recurso; deben pagar regularmente los intereses de su deuda, que es próximamente de 1.250 millones en números redondos, y proveer además a la amortización de su capital de establecimiento.»

«No podemos prescindir de hacer notar desde este momento, que los ferrocarriles federales tendrán que soportar nuevas e imponentes cargas, empezando ya desde este año, como consecuencia del aumento legal de los sueldos en 1.° de Abril de 1909 y del que, como derivación del mismo, han de experimentar también los abonos a la Caja de pensiones y socorros, así como también para hacer frente a los compromisos ya adquiridos en materia de construcción y a los que todavía sobrevendrán. Debemos, asimismo, recordar la revisión próxima de la ley sobre los sueldos que llevará consigo un aumento notable en los gastos, aun cuando se obre con gran prudencia.»

«Estimamos que las peticiones de nuevos trenes han sido acogidas demasiado favorablemente en altas esferas, y que ésta es una de las principales causas a que obedecen los poco satisfactorios resultados obtenidos en la explotación.»

«...la opinión general es que el efectivo del personal es demasiado grande, y que debería reducirse. Ha de observarse, sin embargo, que de 1903 a 1907 el número de viajeros ha aumentado en un 39,8 por 100, y el de toneladas de mercancías en 38,4 por 100; mientras que el efectivo del personal sólo acusa los siguientes aumentos:

Servicio de entretenimiento y vigilancia de la vía	17,0 por 100
— estaciones	27,3 —
— trenes	27,9 —
— tracción	33,0 —

»Resulta de estas cifras que, de un modo general, el personal no ha aumentado en la misma proporción que el tráfico.» Sin embargo, el Consejo de Administración estima que «se puede reducir el efectivo aplicando la ley de una manera inteligente que tenga en cuenta las prestaciones reales del personal. Dedicaremos toda nuestra atención a esta cuestión, y la Dirección general ha sido encargada de presentar cada mes a nuestra Comisión permanente un informe sobre el efectivo del personal.»

«Es claro que habrá que continuar y terminar los trabajos nuevos, pero en cambio todas las demás transformaciones de las instalaciones existentes, que no son de absoluta urgencia, deberán ser aplazadas para mejores tiempos.»

«...una reforma general de las tarifas no debe ser abordada sino con la mayor prudencia... Por otra parte, nuestras tarifas de mercancías son ya relativamente elevadas; ello resulta del hecho de que todos los artículos importantes, tales como los cereales, la hulla, la piedra, la madera, el cemento, la cal, el vino, etc., disfrutan de tarifas especiales. Precisamente porque las tarifas generales son demasiado elevadas, nos vemos obligados a transportar en condiciones excepcionales el 70 por 100 próximamente de nuestras mercancías más importantes. El producto por tonelada-kilómetro de los ferrocarriles federales es ya hoy sensiblemente superior al de los ferrocarriles de los países vecinos. Teniendo en cuenta la competencia extranjera y los intereses del comercio y de la industria nacional, no puede, pues, tratarse de elevar las tarifas de mercancías.» Tampoco el Consejo de Administración se muestra inclinado a una elevación general de las tarifas de viajeros, temiendo que ello produzca una disminución en los viajes; pero no rechaza *a priori* un recargo en los abonos, billetes de ida y vuelta, etc.

* * *

La Memoria del Consejo de Administración de los ferrocarriles federales, el Mensaje del Consejo Federal y el Dictamen de la Comisión del Consejo Nacional sobre el presupuesto de los expresados ferrocarriles para 1909, revelan las mismas preocupaciones de orden financiero.

El Consejo de Administración declara que «la gran mayoría de los gastos se debe a los sueldos y salarios de los funcionarios, empleados y obreros, así como a las compras de combustibles y otras materias, es decir, que aquéllos se distribuyen en partidas en las que no es posible realizar economías notables más que restringiendo las prestaciones del material móvil.» Y añade que apenas se puede contar, en el período de crisis económica porque entonces se atravesaba, con un aumento apreciable en los productos, no pareciendo imposible una disminución de los mismos.

El Consejo Federal, en su Mensaje a la Asamblea Federal, aprueba las observaciones hechas por el Consejo de Administración, si bien añade otras por su cuenta, que en el fondo no desvirtúan los puntos de vista de aquél. Es interesante el siguiente párrafo de dicho Mensaje: «Si ocurre, como

en 1908, que los productos líquidos de la empresa no bastan para hacer frente a los compromisos adquiridos, las reducciones que se operen, sin que la Caja pueda contar con abonos del mismo valor, serán ilusorias por completo. Según las reglas generales de la contabilidad y de la administración, no puede tratarse de extinguir una deuda o de amortizar una pérdida sin que los resultados de la explotación proporcionen los medios para ello. Si la amortización se opera a pesar de la insuficiencia de los recursos de que se disponga, la mejora aparente del balance se hallará contrapesada por los saldos pasivos que habrán de inscribirse en las cuentas. Aquella no tiene, pues, gran valor. En el caso en que los resultados de la explotación sigan siendo insuficientes para permitir que se realice la amortización legal, será oportuno examinar si esa amortización debe ser suspendida hasta el momento en que se restablezca el equilibrio entre los ingresos y los gastos.» Conviene hacer notar, que a la vez que las cuentas de los ferrocarriles federales se saldaron en 1908 con un déficit de 6.765.089 francos, las generales de la Confederación arrojaban también un pasivo de 3.488.000 francos.

La Comisión del Consejo Nacional declara en su Dictamen que se halla prevenida contra todo pesimismo sistemático, y se extiende luego en una porción de consideraciones, algunas de las cuales se insertan a continuación:

«...los ferrocarriles federales se hallan actualmente en plena crisis financiera, y deben tomarse inmediatamente enérgicas medidas si queremos evitar las graves consecuencias que una prolongación de esta crisis podría acarrear a las finanzas de la Confederación y al crédito de Suiza.»

«Al hacer el rescate, la Confederación ha ligado sus finanzas y su crédito a la explotación de su red de vías férreas; ha empeñado en esta empresa un capital de 1.152 millones, capital que ha tomado a préstamo, y que nos cuesta anualmente 40 millones. Hay que añadir a él una deuda flotante, que es actualmente de 34 millones, representada por bonos del Tesoro provisionales, lo que hace subir la deuda total a 1.200 millones en números redondos. Esta deuda interesa directamente a la Confederación y se halla íntimamente ligada con su crédito financiero. Es la Confederación la que garantiza a los acreedores de los ferrocarriles federales. Es necesario, pues, para que el buen nombre de las finanzas federales no desmerezca, que no solamente el presupuesto de la Confederación propiamente dicho, sino también el presupuesto y las cuentas de los ferrocarriles federales salden a la par, porque, en definitiva, cuando la Empresa de los ferrocarriles nacionalizados salda con pérdida, quien debe cubrir ésta es la Caja federal.

»La situación actual no debe sorprendernos. Los que han seguido de cerca la marcha de la administración de los ferrocarriles federales desde 1903, han podido darse cuenta hace ya dos o tres años de que el crecimiento incesante de los gastos conduciría necesariamente al déficit, a pesar del aumento de los productos.

»De hecho, ya el ejercicio de 1907 no ha saldado sus cuentas. Si se deducen del saldo activo de la cuenta de pérdidas y ganancias de dicho año los 2,5 millones concedidos con motivo del encarecimiento de la vida, según nuestro Decreto de 20 de Diciembre de 1907, quedaban 354.000 francos. Por consiguiente, si no se hubiese reportado el saldo activo del año precedente (1906), de 918.000 francos, el ejercicio de 1907 habría saldado con un déficit de más de medio millón (564.000 francos). Al señalaros este hecho en nuestro Dictamen del mes de Junio sobre las cuentas de 1907, nuestra Comisión no dejó de atraer entonces vuestra atención sobre la necesidad de restablecer el equilibrio en las finanzas de los ferrocarriles federales por medio de una reducción de los gastos.»

«No es normal —decíamos entonces— que una Empresa, en la que el país se ha empeñado po. más de 1.000 millones, y cuya explotación acusa un producto anual de 142 millones de francos, no sólo no deje ningún beneficio y, aparte de las amortizaciones, no constituya reserva alguna para los malos años, sino que, por el contrario, se vea amenazada, para saldar sus cuentas, a recurrir a una subvención de la Caja federal.»

«El producto kilométrico de los ferrocarriles federales no ha cesado de aumentar desde 1902 hasta el fin de 1907, en *proporciones inesperadas.* De 46.000 francos por kilómetro en 1903, en números redondos, ha subido a 58.000 francos en 1907, lo que corresponde a un promedio de aumento anual de cerca del 6 por 100, mientras que los presupuestos hechos por los ferrocarriles federales y sometidos a vuestra ratificación, se han basado sobre un crecimiento normal de 3 por 100 solamente. No es, pues, ahí donde radica la causa del mal.

»La verdad es que los gastos de los ferrocarriles federales han progresado desde 1903 en una proporción superior al aumento de los ingresos. El coeficiente de explotación era en 1902 de 60,98; ha ascendido en 1907 a 69,22, y en el presupuesto que discutimos (para 1909) se ha calculado será de 70,54. *Aquí es donde radica el mal y no, felizmente, en la crisis económica.*»

«Ya advertimos en 1907 que no debía recurrirse a reducir el número de trenes sino con mucha prudencia, y a una elevación de tarifas sólo en último extremo. *El rescate de los ferrocarriles por el Estado*—decíamos nosotros—*se ha hecho precisamente para obtener mejores horarios y tarifas de transporte menos elevadas.* Las promesas más expresas y más explícitas se hicieron a este respecto para persuadir al pueblo; se le dijo que esas mejoras en los horarios y esas reducciones en las tarifas eran posibles, porque la concentración de la administración y de la explotación de las redes de las Compañías en manos de la Confederación llevaría consigo economías considerables. Si, pues, los trenes han sido multiplicados y las tarifas reducidas, es que ya se sabía por anticipado que había que hacer esos gastos y esos sacrificios, con la misma exactitud con que se sabía en el momento del rescate, lo que la red habría de costar, lo que producía bajo el régimen de las Compañías y lo que de ella podía esperarse en el porvenir, dando por descontado un crecimiento normal de los productos. El mismo razonamiento es aplicable al aumento de los sueldos y salarios del personal y a la mejora de las condiciones del trabajo, porque también sobre estos puntos se hicieron promesas formales. Por consiguiente, si después de cinco años de explotación y a pesar de una plus-valía de los productos brutos que ha sobrepasado las previsiones más optimistas, el equilibrio se ha roto, y si, por otra parte, el coeficiente de explotación no puede reducirse y es necesario recurrir a una disminución en el número de trenes y a una elevación en las tarifas, *¿no sería esto confesar que se había calculado mal y que el programa del rescate aparecía irrealizable?* Antes de hacer al pueblo esa confesión, importa examinar más de cerca los datos del problema.»

«... de 1902 a 1907, o sea en seis años, los ferrocarriles federales han gastado en trabajos de construcción 159.382.089 francos, de los que 21 millones, en números redondos, con cargo a a cuental de explotación, y 138 a la de construcción. Es ésta una cifra considerable, y, sin embargo, la Dirección general declara que casi se ha limitado a ejecutar pero sin agotarlo, el programa que ya en 1898 fué impuesto a las Compañías privadas por el Consejo federal.»

«Del mismo modo, las adquisiciones del material móvil, locomotoras, coches, furgones y vagones, que han absorbido de 1903 a 1907, 10.800.000 francos por término medio al año, no han rebasado hasta 1904 el efectivo prescrito para el material a las Compañías privadas por el Decreto de 8 de Febrero de 1898, mientras que, a partir de 1905, aquéllas se han basado en el proyecto de Decreto de 1904, que prevee cifras algo menos elevadas.»

«Estimamos que no basta con que en la explotación de la red federal se obtenga un balance exacto entre los ingresos y los gastos en la cuenta de pérdidas y ganancias, sino que ya sería razón de pensar seriamente en constituir el fondo de reserva especial previsto en el artículo 8.° de la ley de 1897, a fin de que en el porvenir los ferrocarriles federales se encuentren en situación de cubrir déficits eventuales con sus propias fuerzas y sin recurrir a subvenciones o a préstamos de la Caja federal.»

«... se ha procurado con exceso (en la época del rescate) hacer la Dirección y la Administración

de los ferrocarriles federales independientes del Consejo federal y de la Asamblea federal, y no lo bastante de mantener entre esa Administración y los Poderes públicos de la Confederación el contacto y la subordinación necesarias. Con su Dirección general, casi omnipotente, y su Consejo de Administración, que frente a la Asamblea federal toma la postura de un pequeño Parlamento, los Ferrocarriles federales constituyen hoy un Estado dentro del Estado, que discute con el Consejo federal y soporta con disgusto el control de las Cámaras. Ya es hora de que el Consejo federal coloque a toda esta Empresa bajo su Autoridad, de que la Dirección de los ferrocarriles federales le esté más inmediatamente subordinada y de que se supriman en la organización actual las complicaciones inútiles y, por lo tanto, perjudiciales, que no existen en ninguna de las otras Administraciones federales.

»Siendo la Confederación la que responde de la deuda de los ferrocarriles federales, ésta es deuda de la Confederación, y las condiciones con arreglo a las cuales esa deuda se halla constituída, emanan del Consejo federal, responsable y único responsable del crédito de Suiza. Allí donde existe una sola responsabilidad, se requiere necesariamente una sola voluntad y una sola decisión.»

«... uno de los factores esenciales del déficit de los ferrocarriles federales es *la plétora del personal. Repasando el Mensaje del Consejo federal de 25 de Marzo de 1897, sobre el rescate, se lee, por ejemplo, en la página 46 que se esperaba realizar una importante economía (unos 600.000 francos) en el personal de la Administración general. No ha sido así. El número de funcionarios y de empleados no se ha reducido, y el gasto es hoy día más considerable en esta rama del servicio, como ocurre en las otras.* Mientras que el gasto de las cuatro Compañías nacionalizadas hasta el presente, relativo al personal de sus Administraciones generales, no llegaba a dos millones, los Ferrocarriles federales han gastado en este capítulo, en 1909, 3.117.885 francos.»

«*Un aumento de 25 por 100 en cinco años en el efectivo del personal*, aparece considerable frente al desarrollo del tráfico, e importa que se preste atención particular a esta cuestión. Y ello es necesario con tanto mayor motivo, cuanto que en opinión de las Direcciones de Distrito, a los aumentos del personal, a la elevación de sueldos y salarios, a la ley sobre la duración del trabajo, y, de una manera general, a las mejoras hechas en las condiciones materiales del personal de los Ferrocarriles federales, no corresponde un aumento proporcional del trabajo realizado, en calidad y en cantidad.»

* * *

Los temores y advertencias que aparecen en los documentos oficiales que hemos extractado relativos a las cuentas o presupuestos de los años 1907, 1908 y 1909, no fueron desaprovechados. Examinando los correspondientes cuadros estadísticos, vemos, en efecto, que los productos de la explotación van aumentando de 1909 a 1913; que los gastos en 1909 son inferiores a los de 1908, sosteniéndose en la misma cifra en 1910, aumentando algo en 1911 y en mayor cantidad en 1912 y 1913; que el coeficiente de explotación baja 2,5 en 1909, casi otros cinco enteros en 1910, y sigue descendiendo en 1911, volviendo a subir algo en 1912-1913.

De modo que, en términos generales, puede decirse que la cuenta de la explotación mejoró a partir del año 1908—año que, por otra parte, fué también de crisis comercial, según ya se ha indicado—revelando que en este punto, tanto la Dirección y Administración de los ferrocarriles federales, como los Poderes públicos encargados de controlarlas, no desperdiciaron la experiencia adquirida durante los primeros años que siguieron inmediatamente al rescate.

Es evidente que en la mencionada cuenta de explotación había de influir notablemente la guerra europea, no obstante ser Suiza un país neutral; y así lo demuestran los cuadros estadísticos, tanto por las cifras de los productos brutos, como por las de los productos netos y coeficientes de explo-

tación. Sin embargo, es digno de notarse que la notable inflexión que se produce en 1914, se remedia algo en los años sucesivos, a pesar de que en estos últimos no hubo un solo día de paz, y durante siete meses del primero no hubo guerra. Basta con ello para adivinar las medidas con que los Poderes públicos suizos acudieron a paliar los graves inconvenientes que la situación provocada por la ruptura de hostilidades produjo en los Ferrocarriles federales; huelga, por lo tanto, que nos detengamos a describirlas.

Pero claro es que la cuenta de explotación no basta para formarse idea de la marcha de una red de ferrocarriles; y del mismo modo que en las páginas anteriores se han tomado en consideración los factores restantes, cuyo conjunto es necesario para poder apreciar el desenvolvimiento financiero de una empresa de esta naturaleza, habremos también de referirnos a ellos, por lo menos a los principales, para diseñar la situación de 1909 en adelante, como hemos hecho antes, a partir del rescate hasta 1909.

Nada mejor para ello que examinar los datos financieros de uno de los cuadros que acompañan a este capítulo, los que trataremos ahora de completar insertando varios de los párrafos con que en una importante revista suiza describe y comenta la situación de los ferrocarriles federales cierto prestigioso financiero de aquel país, que ha ocupado en otro tiempo un importante puesto en la Administración de aquellos.

Al examinar dicha situación desde el momento en que empezó el rescate hasta 1914 inclusive, es decir, después de comenzada ya la guerra europea y hecho el poco satisfactorio balance de 1914, dice así: «El aumento de las cargas financieras de la red federal es un punto negro para el porvenir, y tanto más cuanto que la consolidación de los gastos de construcción no podrá en lo sucesivo, durante largo tiempo, hacerse en las condiciones de interés de que habían gozado los ferrocarriles nacionalizados durante la primera década de su existencia. No es posible hacerse en este punto ilusión alguna, y si no se quiere llegar al déficit crónico será necesario, no sólo durante la guerra, sino mucho tiempo después, poner un freno a la inversión de nuevos capitales, y no obstante las impaciencias de aquellos que no tienen la responsabilidad financiera de nuestros ferrocarriles federales, habrá que rechazar sistemáticamente la idea de hacer gastos para trabajos que no sean absolutamente necesarios al buen funcionamiento y a la seguridad de la explotación.»

Un año después, al hacer la misma comparación antes indicada, incluyendo además el año 1915, cuyo balance ya había aparecido, el mismo financiero antes citado se expresa del modo siguiente:

«Si se tratara de una Compañía privada con un capital-acciones suficiente, se habría suprimido el dividendo en 1914 y 1915; pero un ferrocarril de Estado cuyo capital de establecimiento constituye en su totalidad una deuda de intereses fijos, no dispone de esa válvula de seguridad. No conviene, sin embargo, que la existencia de ese saldo pasivo entorpeza demasiado tiempo el aparato financiero de nuestros ferrocarriles, y quizá fuera oportuno transferirlo al capítulo de gastos a amortizar como menos-valía ocasionada por la guerra, proveyendo con una cuota de amortización suficiente para extinguirlo lo más rápidamente posible».

Y termina con las siguientes palabras:

«A pesar de las dificultades de la hora presente y de los peligros que a nuestro tráfico de tránsito pueda acarrear la política económica y financiera de los tiempos futuros, pensamos que nuestra red de ferrocarriles, en pleno desarrollo antes de la guerra, no perderá su vitalidad; que continuará adaptándose a los hechos; que las leyes naturales del intercambio, tan trastornadas hoy, recuperarán su eficacia; y que Suiza, en particular, volverá a gozar de días mas prósperos. Indudablemente no hay que contar ya con la rebaja de las tarifas de transporte, y todo gasto no indispensable deberá ser suprimido despiadadamente; pero una vez que los ferrocarriles federales hayan atrave-

sado la gran crisis sin daños irreparables, puede fundadamente vislumbrarse que reconquistarán el equilibrio financiero con sus propias fuerzas».

Los últimos comentarios que tenemos a la vista, procedentes del mismo origen que los que acaban de copiarse, son los relativos a los resultados obtenidos en 1917. De ellos tomamos las siguientes líneas: «La influencia funesta de la guerra en la explotación de los ferrocarriles federales se ha acentuado en 1917 todavía más que en los dos años anteriores. El tráfico de tránsito ha cesado por completo; la insuficiencia de aprovisionamiento que en carbón, en materias primas y en productos alimenticios ha existido en Suiza, ha producido una reducción considerable de los transportes de servicio directo; únicamente la circulación interior de mercancías ha permanecido próximamente normal a pesar de la elevación de las tarifas. Después de una primera reducción de los recorridos de los trenes de viajeros en 1916, hubo en 1917 otras dos, en Febrero y en Octubre, respectivamente. Los precios de transporte se han aumentado, suprimiéndose muchas facilidades. Los gastos de explotación, no obstante los esfuerzos hechos para reducirlos, han crecido considerablemente a causa del enorme aumento del precio del combustible y de las indemnizaciones otorgadas al personal en vista del encarecimiento de la vida. El ejercicio 1917 es el peor que los ferrocarriles federales han tenido desde su fundación. El déficit del año es de 29.238.394 francos».

Según los datos que en el estudio a que nos referimos aparecen, resulta que la fórmula práctica que la Administración de los ferrocarriles federales suizos se ha decidido a adoptar, bajo la presión de las circunstancias de la guerra, ha sido: *transportar poco y caro.* Para aplicarla, se ha apelado a la reducción del número de trenes y a la elevación de las tarifas. Los productos totales de la explotación han sido de 201.441.792 francos, resultando superiores en unos nueve millones a los de 1916; en 1913, último año de paz, fueron de 212.721.315 francos. El aumento de productos que se observa en 1916 y 1917 con relación a 1915, es únicamente debido a la elevación de las tarifas. Los gastos de explotación en 1917 han sido de unos 159 millones, es decir, los más crecidos desde el rescate. Por todo lo expuesto se explica que el referido estudio concluya de una manera más pesimista que en los años anteriores. Y no puede extrañar tampoco que un comentarista extranjero al analizar los datos y conclusiones de ese trabajo, termine con las siguientes palabras: «Hay más: aparece ante el porvenir una temible incógnita. ¿Qué será el tráfico? Las mudanzas que se vislumbran ¿cambiarán todas las condiciones del tráfico, del tránsito, de la vida normal, de las transacciones corrientes? ¿Qué será de los ferrocarriles suizos? Pero ¿qué será de los ferrocarriles de todo el mundo? o más bien ¿qué será del mundo entero?...»

* * *

En las páginas precedentes nos hemos fijado de modo especial en los resultados financieros obtenidos durante la explotación de los ferrocarriles por la Confederación suiza, los cuales constituyen ciertamente un aspecto importantísimo del problema, pero no el único.

La reversión ha sido en Suiza, como en otros países, el punto de partida de una serie de importantes mejoras, lo mismo en las condiciones del transporte de personas y cosas, que en cuanto se relaciona con el bienestar del personal empleado en los ferrocarriles.

El número de trenes ha aumentado; la velocidad media también, en algunos kilómetros por hora; el material móvil ha sido en parte renovado y mejorado; se ha emprendido la reconstrucción de muchas estaciones y se han adoptado una serie de medidas para aumentar la seguridad del tráfico.

La ley de 27 de Junio de 1901 ha puesto las tarifas al nivel de las más bajas de las Compañías.

En lo que se refiere a los viajeros, la rebaja más notable es la que concierne a los billetes de ida y vuelta (1).

La situación del personal ha sido notablemente mejorada. La ley de 29 de Junio de 1900 sobre los sueldos y jornales, tomó por base las cifras más favorables de las antiguas Compañías del Central, del Nordeste, de la Unión Suiza y del Jura-Simplón, excepto para las dos primeras clases de empleados cuyos sueldos se han reducido siguiendo las tendencias democráticas.

Con estas diversas mejoras en las condiciones del transporte y en la suerte del personal, ha coincidido un extraordinario aumento del tráfico. Las previsiones del Mensaje del Consejo federal de la época de la reversión (1897), han sido desde este punto de vista rebasadas en grado extremo. Desde 1903 a 1913, ambos inclusive, los productos de la explotación de la red general han pasado de 134 a 213 millones, y el producto kilométrico, que era inferior a 50.000 francos, ha rebasado los 70.000.

El programa, la finalidad con que la reversión se perseguía, podía reasumirse esencialmente de este modo: hacer los ferrocarriles suizos independientes del extranjero; y amortizar en sesenta años su capital de construcción, de manera que hacia 1960 puedan encontrarse aquéllos en situación tan ventajosa como los de los países vecinos.

Dado el tiempo relativameute muy corto que ha transcurrido a partir del rescate, no es posible todavía deducir consecuencias demasiado generales, las que, por otra parte y según hemos dicho repetidas veces en el curso de la presente obra, nos hemos vedado formular por nuestra cuenta. Creemos, sin embargo, haber dado al lector los elementos necesarios para establecer las conclusiones a que es posible llegar dentro de la limitación que acaba de indicarse.

* * *

Terminaremos recordando que en el cuarto período a que venimos refiriéndonos, ha quedado abierto el famoso túnel del Simplón, el más largo del mundo, y del cual no procede nos ocupemos en este lugar; pero hubiéramos creído omisión imperdonable dejar de mencionarlo, habiéndolo hecho con el del Gotardo, no tan importante. Nos limitaremos, a título de curiosidad, a indicar que el primer anteproyecto de dicho túnel data nada menos que de 1857, y que fué formulado como consecuencia de la concesión que el Cantón de Valais y la Confederación suiza otorgaron en 1853 a un grupo de financieros y contratistas franceses para construir un ferrocarril que, partiendo del lago Léman, remontara el valle del Ródano y atravesara los Alpes por el Simplón. La unión de las dos galerías norte y sur del túnel se verificó a las siete de la mañana del 23 de Febrero de 1905, a 9.387 metros del arranque sur (lado de Iselle) y a 10.344 del norte (lado de Brigue).

También como datos curiosos de los ferrocarriles suizos, diremos que los 415 túneles que en ellos existían en 1910, sumaban 165 kilómetros, siendo varios de considerable longitud, y sobresaliendo entre ellos el Simplón (20 kilómetros) y el Gotardo (15 kilómetros).

De las extraordinarias pendientes de los ferrocarriles de montaña, no sólo funiculares, sino también de cremallera, ya hemos hecho la suficiente indicación.

En fin, la más elevada de las 1.364 estaciones y apeaderos que existian en Suiza en el referido año de 1910, era la «Mer de glace» del ferrocarril de la Jungfrau, situada a 3.174 metros de altitud; y la más baja, la estación «Reazzino» en el Lago Mayor, a 205 metros sobre el nivel del mar.

Los cuadros estadísticos que siguen contienen otros datos interesantes que por figurar en ellos no hemos de repetir aquí.

---

(1) Claro es que nos referimos a la época anterior a la guerra.



APÉNDICE AL CAPÍTULO VI

Algunos datos estadísticos (1).

(1) Ténganse en cuenta al examinar estos cuadros, además de sus notas especiales, las observaciones sobre Estadística hechas en las Advertencias generales y en la Introducción del presente Título.

CUADRO NÚM. 139 (XXXVII)

Desarrollo sucesivo y distribución de los ferro

	1880	1885	1890	1895	1900	1901
Ferrocarriles de vía normal (1)	»	»	»	»	»	»
Idem de vía estrecha (2)	»	»	»	»	»	»
Idem de cremallera (3)	»	»	»	»	»	»
Suman las redes principales y secundarias	2.563'135	2.757'958	3.100'949	3.447'117	3.707'038	3.764'433
Ferrocarriles de vía única	2.313'441	2.501'856	2.620'353	2.836'997	2.975'501	3.019'641
Idem de doble vía	249'694	256'102	480'596	610'120	731'567	744'792
Ferrocarriles federales	»	»	»	»	»	»
Líneas anexas (4)	»	»	»	»	»	»
Compañía del Jura-Simplón (5)	»	»	989'609	1.078'596	1.064'331	1.074'661
Idem del Nordeste (5)	»	»	650'774	735'074	770'924	770'924
Idem del Central Suizo (5)	»	»	394'010	394'010	395'255	396'570
Idem de la Unión Suiza (5)	»	»	300'106	300'106	300'309	300'309
Idem del Gotardo (5)	»	»	240'444	240'444	272'533	272'533
Suman las redes principales	2.478'794 (6)	2.667'359 (6)	2.574'943	2.748'230	2.803'352	2.814'997
Redes secundarias	84'341 (7)	90'599 (7)	526'006	698'887	903'716	949'436
Ferrocarriles funiculares (8)	»	»	»	16'720	24'531	24'823

(1) De 1'435 m.—(2) Casi todos de 1'00 m.; hay también. por excepción, anchos de vía de 0'800 m. y 0'750 m.—(3) De vía normal y estrecha.—(4) Son las explota
Estado, como indica el cuadro, pasando a formar la red de los ferrocarriles federales. Algunas otras, más pequeñas, también fueron rescatadas, contribuyendo a for
y secundarias.—(7) En la clasificación adoptada en aquellos años esas cifras corresponden a las llamadas entonces *líneas especiales*, entre las que las había de vía
únicas líneas de turismo, pues hay entre las líneas secundarias no pocas construídas también con el único objeto de fomentar el turismo.

carriles suizos desde 1880 a 1911 (en kilómetros)

1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911
»	»	»	3.286‘735	3.257‘086	3.274‘521	3.376‘771	3.325‘584	3.408‘986	3.448‘374
»	»	»	786‘411	864‘684	949‘944	941‘430	1.069‘163	1.066‘169	1.101‘695
»	»	»	96‘263	96‘263	96‘269	95‘438	96‘320	97‘375	102‘296
3.843‘512	4.002‘872	4.111‘121	4.169‘409	4.218‘033	4.320‘734	4.413‘639	4.491,067	4.572‘530	4.652‘365
4.085‘655	3.219‘864	3.292‘058	3.302‘582	3.316‘856	3.369‘517	3.098,715	3.159‘801	3.224‘978	3.308,336
757‘857	783‘008	819‘063	866‘827	901‘177	951‘217	1.314,924	1.331‘266	1.347‘552	1.344‘029
1.467‘075	2.394‘859	2.395‘342	2.388‘930	2.410‘741	2.410‘572	2.410‘582	2.625‘939	2.639·596	2.639‘541
»	112‘275	119‘470	60‘112	60‘112	60‘112	60‘112	60‘112	97’767	97‘767
1.056‘688	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
272‘533	272‘533	272‘533	272‘533	272‘533	272‘533	272‘533	»	»	»
2.796‘296	2.779‘667	2.787‘345	2.721‘575	2.743‘386	2.743,217	2.743‘227	2.686‘051	2.737‘363	2.737‘308
1.047‘216	1.223‘205	1.323‘776	1.447‘834	1.474‘647	1.577‘517	1.670‘412	1.805‘016	1.835·167	1.915‘057
25‘635	26‘284	26‘284	26‘420	27‘397	31,850	32‘650	32‘650	38‘684	42‘823

das por el Estado por cuenta de las Compañías propietarias.—(5) Estas cinco Compañías, que eran las más importantes, han sido rescatadas sucesivamente por el mar dicha red.—(6) En la clasificación adoptada en aquellos años esas cifras corresponden a las llamadas entonces *líneas normales*, entre las que las había principales normal o estrecha, o con cremallera.—(8) Estas cifras son independientes de todas las anteriores; advertimos que los ferrocarriles funiculares no constituyen las

CUADRO NUM. 140 (XXXVIII).

Coeficientes de explotación de los ferrocarriles suizos (no funiculares) de 1897 a 1916.

AÑOS	COEFICIENTES DE EXPLOTACIÓN		
	Del conjunto de los ferrocarriles suizos	Del conjunto de los ferrocarriles federales y del Gotardo	De los ferrocarriles federales
1897	60'66	»	»
1898	59'12	»	»
1899	57'43	»	»
1900	58'81	»	»
1901	62'51	»	»
1902	57'48	»	»
1903	61'06	64'0	65'5
1904	63'34	66'0	67'7
1905	62'10	64'8	66'4
1906	61'31	66'2	67'5
1907	63'04	68'6	69'2
1908	67'34	73'0	72'8
1909	63'12	»	70'3
1910	59'55	»	65'5
1911	59'00	»	64'3
1912	»	»	66'8
1913	»	»	66'9
1914	»	»	73'7
1915	»	»	71'2
1916	»	»	72'1



CUADRO NUM. 141 (XXXIX).

Resultados generales de la explotación de los Ferrocarriles Federales suizos [1].

AÑOS	CUENTA DE LA EXPLOTACIÓN (EN MILLONES DE FRANCOS)		
	Productos	Gastos	Productos netos
1903	134'3	85'9	48'4
1904	138'4	91'4	47'0
1905	146 2	94'7	51'5
1906	161'4	106'8	54'6
1907	173'5	119'1	54'4
1908	171'3	125'1	46'2
1909	174'3	122'6	51'7
1910	187'6	122'8	64'8
1911	196'5	126'3	70'2
1912	206'1	137'6	68'5
1913	212'7	142'4	70'3
1914	183'5	135'2	48'3
1915	176'3	125'5	50'8

(1) Con objeto de poder comparar los distintos años con la mayor exactitud posible, se han incluído en las cifras anteriores no sólo los resultados correspondientes a la red de los Ferrocarriles Federales, propiamente dichos, sino también los del Gotardo, aun cuando este ferrocarril no fué rescatado por la Confederación desde un principio, según aparece en otro de los cuadros de este capítulo. De ese modo los resultados son perfectamente comparables, puesto que el incremento total de la red de Ferrocarriles Federales, en los años que se expresan, y teniendo en cuenta lo dicho, sólo ha sido de unos 100 kilómetros.

CUADRO NUM. 142 (XL).

Algunos datos financieros de los Ferrocarriles Federales suizos (en millones de francos).

	1910	1911	1912	1913	1914	1915
Intereses de los empréstitos. Deuda consolidada	47'0	48'1	51'6	52'9	55'1	56'1
Intereses de los empréstitos. Deuda flotante	3'6	7'4	2'5	2	1'1	0'9
Entregas a los fondos de amortización	8'0	10'7	9'7	15'5	10'2	10'8
Estado de los fondos de amortización	41'9	50'0	57'9	66'2	75'2	84'6
Empréstitos consolidados	1.363'8	1.457'2	1.474'4	1.494'4	1.559'7	1.561'8
Deuda flotante	120'9	63'5	64'6	69'6	34'4	53'4
Fondos de renovación	65'5	74'7	75	75'7	78'4	81'5

CUADRO NUM. 143 (XLI).

Estadística de los ferrocarriles suizos (no funiculares) correspondiente al año 1911.

I.—Longitudes

Ferrocarriles Federales	De vía única	Kms.	1.453'184
	De doble vía	»	1.186'357
TOTAL		»	2.639'541
Líneas anexas	De vía única	»	89'343
	De doble vía	»	8'424
TOTAL		»	97'767
Suman las redes principales	De vía única	»	1.542'527
	De doble vía	»	1.194'781
TOTAL		»	2.737'308
Redes secundarias	De vía única	»	1.765'809
	De doble vía	»	149'248
TOTAL		»	1.915'057
Suman las redes principales y secundarias	De vía única	»	3.308'336
	De doble vía	»	1.344'029
TOTAL		»	4.652'365
Ferrocarriles de vía normal (1'435 m.)		»	3.448'374
Idem de vía estrecha (1 m., 0'750 m.)		»	1.101'695
Idem de cremallera (1'435 m., 1 m., 0'800 m.)		»	102'296
TOTAL		»	4.652'365

II.—Capitales

Ferrocarriles Federales: Capital total	Frs.	1.507.268.311
Líneas anexas (acciones, 18 millones; obligaciones, 16'5 millones; subvenciones, etc., 1'5 millones): Capital total	»	35.872.675
Capital total de las redes principales	»	1.543.140.986
Redes secundarias (acciones, 262 millones; obligaciones, 226'5 millones; subvenciones, etcétera, 18 millones): Capital total	»	506.930.830
CAPITAL TOTAL DE LAS REDES PRINCIPALES Y SECUNDARIAS	»	2.050.071.816

III.—Gastos de primer establecimiento de las líneas explotadas

FERROCARRILES FEDERALES:

Vía e instalaciones fijas	Frs.	1.138.096.940
Material móvil, mobiliario y utensilios	»	243.526.109
Gasto total de primer establecimiento	»	1.381.623.049
Idem íd. de íd. íd. por kilómetro (1)	»	518.484
Líneas anexas: Capital total de primer establecimiento	»	34.203.416

REDES SECUNDARIAS:

Vía e instalaciones fijas	»	345.601.807
Material móvil, mobiliario y utensilios	»	60.482.096
Gasto total de primer establecimiento	»	406.083.903

CONJUNTO DE LAS REDES PRINCIPALES Y SECUNDARIAS:

Vía e instalaciones fijas	»	1.515.869.780
Material móvil, mobiliario y utensilios	»	306.040.588
Gasto total de primer establecimiento	»	1.821 910.368
Idem íd. de íd. íd. por kilómetro	»	388.908

IV.—Material móvil

Locomotoras:

Número total (incluídas 58 eléctricas)		1.590
Idem por kilómetro de línea		0'326
Idem de ejes total		8.325
Idem de íd. por kilómetro de línea		1'709
Recorrido útil	Kms.	49.848.451
Idem de maniobras, trenes de trabajos, etc	»	8.515.687
Idem total	»	58 364.138
Recorrido medio anual por máquina	»	31.005

Coches de viajeros:

Número total de coches		4.794
Idem medio de ejes por coche		2'81
Idem total de asientos		229.241
Idem íd. de íd. por kilómetro de línea		47'06
Idem íd. de íd. por eje		17'02
Recorrido total	Kms.	449.757.246
Idem medio anual por eje	»	33.859
Utilización media de los asientos de viajeros		31'11 %

Vagones de mercancías:

Número total de vagones		18.136
Idem medio de ejes por vagón		2'03
Capacidad de carga total	Tns.	219.053
Idem de íd. por kilómetro de línea	»	44'97
Idem de íd. por eje	»	5'96
Recorrido total	Kms	495.992.863
Idem medio anual por eje	»	12.547
Utilización media de la capacidad de carga		29'61 %

V.—Movimiento de trenes

Recorrido total de los trenes de viajeros y mixtos	Kms.	36.782.939
Idem íd. de los íd. de mercancías	»	9.542.744
SUMA	»	46.325.683
Número medio de ejes de vehículos por tren		26'47
Idem diario de trenes a distancia entera		26'80

(1) Gasto kilométrico de la línea principal.

VI.—Resultados generales de la explotación

a) RESULTADOS TOTALES

Productos:	Francos	Por 100
Viajeros	101.788.118	44'79
Equipajes, animales y mercancías	125.475.929	55'21
Productos de los transportes	227.274.047	95'85
Idem varios	9.831.054	4'15
PRODUCTOS TOTALES	237.105.101	100'00
Gastos:		
Administración general	5.411.761	4'04
Entretenimiento y vigilancia de la vía	24.031.029	17'92
Expedición y movimiento	46.202.399	34'46
Tracción y material	58.441.747	43'58
Gastos de explotación reales	134.086.936	88'87
Idem varios	16.798.541	11'13
GASTOS TOTALES	150.885.477	63'64
Producto neto (rendimiento)	86.219.624	36'36
Coeficiente de explotación		59'00

b) RESULTADOS POR KILÓMETRO DE LÍNEA (1) Y DE RECORRIDO DE TRENES

Productos:	POR KILÓMETRO DE LÍNEA — Francos	POR KILÓMETRO DE RECORRIDO ÚTIL DE TRENES — Francos
Viajeros	21.493	2'77 (2)
Equipajes, animales y mercancías	26.492	2'71 (2)
Productos de los transportes	47.985	4'62
Idem varios	2.075	0'20
PRODUCTOS TOTALES	50.060	4'82
GASTOS TOTALES	31.857	3'07
Producto neto (rendimiento)	18.203	1'75

c) RENDIMIENTO

Producto neto: por 100 del capital de establecimiento (3)	3'34 por 100.
Dividendos o intereses medios satisfechos a las acciones de la primera categoría	1'92 »
Idem íd. íd. íd. a las íd. de la segunda íd.	0'34 »
Idem íd. íd. íd. a las obligaciones o empréstitos	3'58 »

d) RESULTADOS ESPECIALES DEL TRÁFICO DE VIAJEROS

	Por 100 del número de viajeros	Por 100 del producto
Primera clase	0'57	6'15
Segunda ídem	7'18	24'26
Tercera ídem	86'78	65'30
Clase única	5'47	4'29
Número total de viajeros: 117.325.594	100'00	»
Producto total de viajeros: 101.798.118 francos	»	100'00
Billetes ordinarios	10'48	28'55
Idem de ida y vuelta	44'74	42'82
Idem de precio reducido	44'78	28'63

Número de viajeros por kilómetro de línea		24.771
Idem de viajeros-kilómetro		2.437.780.726
Idem de íd. por kilómetro de línea		514.691
Idem de íd. por íd. de recorrido de trenes		66'3
Recorrido medio de un viajero	Kms.	20'78
Producto kilométrico de viajeros	Frs.	21.493
Idem medio por viajero-kilómetro	»	0'0418
Idem íd. de un viajero	»	0'87

(1) Longitud media explotada (sin deducir los trozos comunes): 4.736 kilómetros.
(2) Por kilómetro de tren.
(3) Siendo, para un capital anual de 1.757.978.192 francos, el rendimiento neto de 58.631.843 francos.

e) RESULTADOS ESPECIALES DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS

	Por 100 del número de toneladas	Por 100 del producto
Por 100 de equipajes	1'74	7'71
Idem de animales	1'32	3'05
Idem de mercancías de toda especie	96'94	89'24
Número total de toneladas de mercancías: 18.202.898 toneladas	100'00	»
Producto total de mercancías: 125.475.929 francos	»	100'00

Distribución del tráfico de mercancías (toneladas):

Gran velocidad			200.606
Pequeña velocidad.	Expediciones parciales		1.595.787
	Vagones completos	Clases generales	808.534
		Tarifas especiales	3.114.345
	Tarifas excepcionales		11.926.635

Número de toneladas por kilómetro de línea	Tns.	3.843
Idem de toneladas-kilómetro	»	1.336.553.074
Idem de íd. por kilómetro de línea	»	282.188
Idem de íd. por íd. de recorrido de trenes	»	28'9
Recorrido medio de una tonelada	Kms.	73'43
Producto kilométrico de mercancías	Frs	26.492
Idem medio por kilómetro de recorrido de trenes	»	2'71
Idem íd. por tonelada-kilómetro	»	0'0939
Idem íd. de una tonelada de equipajes	»	30'59
Idem íd. de una tonelada de animales	»	2'43
Idem íd. de una tonelada de mercancías de toda especie	»	6'35

VII.—Personal

Administración general	1.560
Entretenimiento y vigilancia de la vía	9.686
Expedición y movimiento	18.119
Tracción y talleres	12.213
Suma el personal de los servicios principales	41.578
Número de empleados por kilómetro de línea (servicios principales)	8'78
Idem de íd. por cada 10.000 francos de productos totales de la explotación	1'75
Personal de los servicios accesorios	153
SUMA TOTAL DEL PERSONAL	41.731

VIII.—Accidentes

a) CIFRAS TOTALES

Muertos	72
Heridos	1.584
TOTAL (NO COMPRENDIDOS LOS SUICIDIOS)	1.656

b) PROMEDIOS DE VÍCTIMAS

	Muertos	Heridos	TOTAL
Viajeros: Por 1.000.000 de viajeros transportados	0'10	0'52	0'62
Agentes: Por 100.000 kilómetros de recorrido de locomotoras	0'05	2'53	2'58
Otras personas: Por 100 kilómetros de línea	0'61	1'31	1'92

Nota al cuadro anterior.—Los datos que figuran en este cuadro están tomados de la estadística oficial.

CUADRO NUM. 144 (XLII).

Algunos datos de los ferrocarriles funiculares suizos correspondientes al año 1911 [1].

Longitud	Kms.	42'823
Gastos totales de establecimiento	Frs.	26.369.164
Gastos de establecimiento por kilómetro de línea	»	577.207
Kilómetros recorridos por los trenes	Kms.	777.167
Número de trenes diarios a distancia entera		50'60
Idem total de viajeros		7.562.735
Idem de viajeros-kilómetro		5.255.569
Idem total de toneladas de mercancías		152.995
Productos de la explotación	Frs.	2.601.346
Gastos de la ídem	»	1.335.567
Producto neto	»	1.265.779
Coeficiente de explotación		51'34
Número de empleados		377
Idem de íd. por kilómetro de línea		8'96
Idem de heridos por accidentes (ningún muerto)		7

(1) Tomados de la estadística oficial.

CAPÍTULO VII

Italia.

Interés que ofrecen las vicisitudes experimentadas por los ferrocarriles italianos en su desarrollo y organización, y división de su estudio en cuatro períodos.

A primera vista, pudiera parecer raro que acudiéramos a Italia en busca de lecciones fructíferas por lo que al estudio de las cuestiones ferroviarias se refiere, ya que dicha Nación no constituye ciertamente, en varios aspectos, un tipo tan característico como la mayor parte de aquéllas de que con relativa extensión nos ocupamos en este Título; pero ocurrieron en Italia durante el segundo tercio del siglo XIX, tantas y tan radicales mudanzas políticas, y tales han sido, como consecuencia directa o indirecta de las mismas, las vicisitudes sufridas por sus ferrocarriles y la diversidad de los sistemas ensayados para construirlos y organizarlos, que es realmente excepcional el interés que ofrece el examen de estas particularidades, a las que únicamente habrá de referirse nuestro estudio.

La actual red de ferrocarriles italianos se hallaba, en su origen, constituída por una serie de líneas dispersas construídas o concedidas sin plan de conjunto alguno por los Gobiernos de los pequeños y múltiples Estados independientes en que se hallaba fraccionada aquella Península desde 1815. Las concesiones hechas se basaban en el otorgamiento de muy variados auxilios para favorecer el desarrollo de estas vías de comunicación, como eran: adelantos de capital; garantía de interés; subvenciones fijas para la construcción; y subvenciones anuales para la explotación. Algunos de los indicados Estados construyeron las líneas por su propia cuenta; otros las compraron después, pagándolas a mayor o menor precio; y también los hubo que las adquirieron sin pagarlas. Se ensayaron, igualmente, los más distintos sistemas de administración: la explotación directa por el Estado; el arriendo de la misma a Compañías particulares, por tanto alzado o con participación en los beneficios... A tan gran variedad de modalidades obedece el que, al tratarse en Italia de las relaciones entre el Estado y los ferrocarriles, hablen hoy por experiencia propia cuantos de tales materias se ocupan, sin que les sea tan necesario como en otras naciones apelar a ejemplos, teorías o prejuicios más o menos exóticos y cuya eficacia práctica no puede ser la misma en los distintos países.

Crece, además, para nosotros el interés ofrecido por el estudio de la política ferroviaria italiana, a causa de las múltiples semejanzas entre aquella Península y la Ibérica en los aspectos climatológico, orográfico y étnico. Pobre es igualmente el suelo de ambas naciones, cuya industria dista mucho de haber alcanzado el desarrollo que en la Europa central, aun cuando debamos reconocer, para ser justos, la superioridad de Italia sobre España en tal materia y en otras muchas, en especial desde que realizó el sueño dorado de su unidad nacional...

En suma: esperamos que la lectura del presente capítulo podrá ser tan útil en conjunto y más interesante aún, bajo ciertos aspectos, que la de los dedicados a otras naciones, aunque la importancia ferroviaria de estas últimas fuera indiscutiblemente mayor.

* * *

Contiene nuestro estudio cuatro partes, correspondientes a los cuatro períodos en que consideramos puede dividirse la historia de la política ferroviaria en Italia.

Se extiende el primero desde 1836, en que fué concedida por el Rey de las Dos Sicilias la primera línea que se construyó de Nápoles a Portici, hasta 1870 en que quedó definivamente constituída la unidad nacional italiana. Difícil sería encontrar un calificativo adecuado para dar idea del régimen ferroviario de este período, pues, según veremos inmediatamente y ya hemos apuntado, se ensayaron durante el mismo toda clase de sistemas sin sujetarse a plan alguno de conjunto. Puede decirse, sin embargo, que predominó el régimen de concesiones y de explotación por Compañías privadas.

Abarca el segundo período de 1870 a 1885, época en que, atravesando difícil situación financiera las Compañías últimamente formadas en virtud de las Convenciones de 1865, y trascendiendo, por otra parte, a los ferrocarriles las consecuencias de la unidad nacional que acababa de realizarse, el Gobierno se decidió a emprender el rescate sucesivo de las diversas líneas y redes, adoptando, por consiguiente, una política estatista, a la que imprimió, sin embargo, carácter muy confuso y distinto del observado en otras naciones.

Comprende el tercer período de 1885 a 1905, pudiendo afirmarse que ésta fué en realidad la primera época en que los ferrocarriles italianos gozaron de estabilidad orgánica. Propietario ya el Estado de gran parte de las vías férreas y estimando como un fracaso la explotación directa que había ensayado en algunas líneas durante el período anterior, firmó los convenios de 1884-1885, en virtud de los cuales arrendó aquélla a varias grandes Compañías explotadoras.

De 1905 a 1914 se desenvuelve el cuarto y último período, en que, ante la agudeza de las cuestiones relativas al personal ferroviario, se adhirió Italia decididamente a los principios estatistas, acabando de rescatar las pocas grandes líneas que aún no poseía, y explotándolas todas por sí directamente.

Desencadenada la guerra europea en 1914 y habiendo sido Italia uno de los países beligerantes, para nada habremos de tener en cuenta los incidentes acaecidos en los ferrocarriles con posterioridad a dicho año, sobre los que carecemos de informes fidedignos.

Primer período (1836-1870).

Breve reseña de las vicisitudes políticas de Italia, en relación con el desarrollo y organización de sus ferrocarriles.

En 1836 se hallaba Italia dividida en gran número de pequeños Estados, cada uno de los cuales trató de establecer sus ferrocarriles aislándolos de los demás.

La primera línea construída, cuyo primer trozo se abrió a la explotación en 1839, fué la de Nápoles a Portici, concedida en 1836 por el Rey de las Dos Sicilias. A ella siguió la de Milán a Monza construída en 1840 por el Gobierno austriaco que ocupaba y dominaba la Lombardía y el Véneto.

En 1842 el Gobierno de las Dos Sicilias disponía la construcción, por cuenta directa del Estado, de la línea de Nápoles a Capua, por Caserta, y su prolongación hasta Salerno, quedando terminada en 1856.

En 1848 se inauguró en Toscana la línea de Florencia a Livorna; y en 1851 los Estados Pontificios convinieron con el Gran Ducado de Toscana y el Gobierno austriaco, la construcción y enlace de varias líneas en sus dominios respectivos, a cuyo fin se constituyó en 1856 la llamada «Sociedad de los ferrocarriles Lombardo-Vénetos y de la Italia Central», que en 1859 terminó las líneas de Plasencia a Bolonia y Pistoya, con un ramal de Reggio a Borgoforte por Suzara.

En los Estados Pontificios se habían constituído dos Sociedades llamadas «Pío Central» y «Pío Latina» a las que fueron otorgadas diversas concesiones, realizándose sólo las relativas a las líneas de Roma a Frascati y de Roma a Civita-Vecchia en 1859, con las respectivas longitudes de 20 y 81 kilómetros.

En el Reino de Cerdeña, desde el año 1830 se habían iniciado los primeros intentos de construcción de ferrocarriles sin ningún resultado práctico, decidiéndose por fin el Gobierno de aquel Estado, en 1844, a ejecutar por su propia cuenta las obras de diversas líneas, llegando a terminar, en 1853, la de Turín a Génova, a la que siguieron otras varias establecidas por el Estado y por diversas Sociedades particulares.

En 1848 habían alcanzado muchos de los Estados italianos el tan suspirado régimen constitucional, en que fundaban grandes esperanzas para la realización de la unidad nacional basada en una confederación de aquéllos, con el ansia, por todos compartida, de sacudir el yugo austriaco que pesaba sobre las ricas provincias de la Lombardía y del Véneto. Erigiéndose en paladín de las aspiraciones nacionales, el rey de Cerdeña, Carlos Alberto, declaró la guerra al Austria, sufriendo en Novara una completa derrota. Dieron lugar aquellos sucesos a la intervención de franceses y españoles, que ocuparon Roma para asegurar al Papa la posesión de los Estados Pontificios; y no puede extrañar, con tales y tan hondos transtornos, la paralización casi absoluta que por aquellos años sufrieron en su desarrollo los ferrocarriles italianos.

Víctor Manuel II, en quien abdicó Carlos Alberto el día de Novara, encontró en su ministro Cavour un auxilio eficacísimo para la reconstitución de las fuerzas de aquel país, tarea a la que ambos se dedicaron con gran empeño desde 1850 a 1859, impulsando la construcción de los ferrocarriles en tales términos que al finalizar el último de los citados años contaba aquel Estado, a pesar de la estrechez, pobreza y orografía de su territorio, con 819 kilómetros de vías férreas en explotación.

Algo habían alcanzado en el propio sentido los demás Estados en que se hallaba dividido el territorio de la península, existiendo en la indicada fecha 522 kilómetros en explotación en la Lombardía y el Véneto, 272 en el Gran Ducado de Toscana, 101 en los Estados Pontificios y Ducados de Parma y Módena, y 99 en el reino de las Dos Sicilias; de suerte que en el citado año de 1859 sumaban 1.813 kilómetros, en conjunto, las líneas de ferrocarriles existentes en Italia.

Las tropas francesas, que habían peleado unidas a las italianas por primera vez en la guerra de Crimea, volvieron nuevamente a auxiliar a Italia en 1859 contra Austria, después de haberse hecho pública la alianza secretamente concertada por Napoleón III y Víctor Manuel II; y Magenta y Solferino, victorias francesas, conquistaron para el Rey sardo la feraz Lombardía, provocándose poco después, o sea a fines de 1860, gracias a movimientos políticos de orden interior y con el concurso de Garibaldi, la caída de las diversas dinastías imperantes en los Estados de la Italia central y meridional y la anexión de los mismos al reino de Cerdeña, resultando de hecho realizada la unidad nacional de la península, con excepción del Véneto y de los Estados Pontificios.

Proclamóse, en efecto, rey de Italia a Víctor Manuel, en Marzo de 1861, empezando desde entonces a establecerse los enlaces de las varias líneas férreas que, con un desarrollo total de 2.189 kilómetros, existían en Italia; y aun cuando los propósitos del nuevo Gobierno tendían decididamente a impulsar con vigor la construcción de los ferrocarriles, estimados con razón como poderoso factor para consolidar la unidad nacional, tropezó aquél con la grave dificultad de la escasez de sus recursos propios y del recelo con que acogía el país el concurso de los capitales extranjeros.

No era fácil tarea la de acometer inmediata y fructuosamente la construcción de ferrocarriles en todas las provincias del nuevo reino, dada la pobreza y accidentes de su suelo, ni la de regularizar las concesiones otorgadas por los antiguos Estados, cuyas divisiones políticas y regionales persistían aún en el fondo; pero después de cuatro años de ímprobos trabajos, logróse unir, por medio de nuevas líneas, a Turín y Milán con Florencia, Roma y Nápoles, consiguiéndose además, por una serie de fusiones sucesivas, impulsadas por el propio Estado, la constitución de cuatro Compañías importantes, cuyas redes ofrecían cierta consistencia geográfica, por amoldarse en su conjunto a la configu-

ración general de la península y a las más apremiantes necesidades de la industria y del comercio de la nación.

De ahí nacieron las convenciones concertadas por el Gobierno italiano en 1865, formándose al amparo de ellas las cuatro Compañías de la Alta Italia, de los ferrocarriles romanos, meridionales, y calabreses-sicilianos, cuya designación indica ya las regiones de la península a que cada una de esas redes había de servir, debiendo tenerse en cuenta que no se trataba solamente de asegurar con dicha reorganización ferroviaria la explotación de las líneas existentes, sino de fomentar la construcción de otras nuevas, en términos que pudieran llegar a verse satisfechas las necesidades del país.

En 1865 se trasladó la capitalidad del reino de Turín a Florencia, estallando al año siguiente la guerra con Austria, en que, gracias a la alianza con Prusia, obtuvo Italia, a pesar de sus derrotas, la provincia del Véneto, agregándose las líneas existentes en ella a la red de la Alta Italia. Roma, capital geográfica de la nación, constituía la última aspiración que Víctor Manuel no había podido aún realizar, por haberla ocupado en 1866 los franceses a fin de proteger al Soberano Pontífice contra las agresiones del patriota italiano Garibaldi; pero llamadas las tropas de Napoleón III en 1870 para acudir a la defensa de su país invadido por los alemanes, fué anexionada en definitiva dicha ciudad al reino de Italia que trasladó inmediatamente a ella su capitalidad, coronando así la obra de la unidad nacional.

Características de las Convenciones de 1865 concertadas por el Gobierno italiano con las Compañías de la Alta Italia, F. C. Romanos, Meridionales y Calabreses-Sicilianos.

Volviendo a las convenciones de 1865 y a la constitución de las cuatro grandes Compañías entonces creadas, cabe ya indicar a grandes rasgos su extensión respectiva y los objetivos esenciales que con ellas se perseguían.

La primera de las citadas Compañías era la llamada de la Alta Italia, constituída por las líneas piamontesa del Estado Sardo, las de la Lombardía y del Véneto, cedidas por el Austria al perder dichas provincias, y otras varias comprendidas en las regiones septentrionales de la península, de las que el Estado italiano era en parte propietario. La red de la Alta Italia, primeramente constituída, alcanzaba un desarrollo total de 1.902 kilómetros en 1865 (1), debiendo satisfacer la expresada Compañía al Gobierno italiano 200 millones de liras en pago de los 1.133 kilómetros de líneas piamontesas, a las que garantizaba aquel un producto bruto anual de 28 millones de liras, reservándose la facultad de rescatarlas en determinadas condiciones. Las líneas lombardas, así como las vénetas, éstas últimas incorporadas después de la guerra de 1866 a la red de la Alta Italia en una longitud de 455 kilómetros, y otras líneas además, habían sido objeto de concesiones por parte del Gobierno austriaco a una Compañía particular llamada de los Ferrocarriles del Sur de Austria, Lombardo-Vénetos y de la Italia Central. Esta Compañía siguió subsistiendo en realidad para formar el núcleo principal de la nuevamente constituída de la Alta Italia. Las concesiones otorgadas por el Gobierno austriaco fueron ratificadas para un plazo de noventa años por el Gobierno italiano, que garantizaba una renta del 5,20 por 100, tanto al capital invertido en la construcción de dichas líneas, como al que había de emplearse para la terminación de la red y para la compra del material móvil que se creía necesario, a fin de asegurar la buena explotación de la misma.

Las líneas de la Toscana y demás provincias centrales de Italia, en que radicaban los antiguos Estados Pontificios, constituyeron el núcleo de la Compañía llamada de los ferrocarriles romanos,

(1) Líneas piamontesas, 1.133 kilómetros; líneas lombardas, 478; líneas de la Italia Central, 291; total, 1.902 kilómetros.

debiendo completarse sú red con los enlaces necesarios entre las líneas existentes y con la construcción de otras nuevas, a cuyo fin el Gobierno italiano otorgaba a la expresada Compañía un subsidio de 13.250 liras anuales por kilómetro, mientras los productos kilométricos de las líneas fueran inferiores a 12.500 liras; pasado este límite debía aplicarse la mitad del exceso de dichos productos a una reducción equivalente de la subvención, cesando de percibirse ésta en cuanto los referidos productos llegaran a importar 30.000 liras anuales por kilómetro.

En el Sur de la península se había constituído la llamada Compañía de los ferrocarriles meridionales, sobre la base de las concesiones otorgadas por el Estado de las Dos Sicilias en 1860. Dichas concesiones fueron ratificadas en 1865 por el Gobierno italiano, el que, para fomentar el desarrollo de la expresada red con la construcción de nuevas líneas, garantizaba a las mismas el percibo de una subvención anual de 20.000 liras por kilómetro, mientras el producto bruto kilométrico fuera inferior a 7.000 liras anuales; al ser rebasado dicho límite, la mitad del exceso debía aplicarse, como en los ferrocarriles romanos, a una reducción equivalente de la subvención, siempre que el producto bruto por kilómetro no llegara a 15.000 liras; de obtenerse mayores rendimientos, todo el exceso de los mismos sobre ese segundo límite, debía deducirse también de la subvención asegurada.

A la red de los ferrocarrilles meridionales se incorporaron posteriormente las líneas calabresas y sicilianas, concedidas en 1863 a la Sociedad Víctor Manuel, que, no habiendo podido cumplir sus compromisos para la terminación de la red, hubo de ceder sus derechos al Estado italiano, el cual, a sú vez, arrendó la explotación de aquélla a los ferrocarriles meridionales, que debían abonar al Estado los productos de la misma, percibiendo en cambio, en pago de los gastos ocasionados por dicha explotación, un subsidio fijo de 3.200 liras por kilómetro y un canon determinado por cada tren-kilómetro puesto en circulación, satisfaciendo además el Estado los gastos de carácter extraordinario motivados por las mejoras de dichas líneas, las reparaciones importantes de las mismas y la renovación tanto de su material fijo como del móvil.

Existían, además, en la parte occidental de la isla de Sicilia, otras líneas concedidas a diversas Compañías, ocurriendo lo propio en la de Cerdeña, líneas todas ellas que por su escasa importancia relativa y absoluta, no merecen especial mención.

Tanto la Compañía de la Alta Italia, como las de los ferrocarriles romanos y meridionales, habían de explotar sus redes respectivas como propias, ya que las líneas construídas por el Estado habían sido cedidas en forma tal que los contratos al efecto concertados tenían el carácter de verdaderas concesiones. diferenciándose esencialmente de los convenios posteriores, que, según diremos más adelante, se reducían a simples arrendamientos.

Situación de los ferrocarriles italianos al finalizar este primer período de su historia.

Difícil en extremo, por no dedir imposible, se hace la rebusca de detalles y datos exactos que den idea clara del estado financiero de las líneas italianas durante el período que acaba de reseñarse, período cuya historia ferroviaria resulta verdaderamente caótica, por la diversidad de criterio y falta de unidad de acción de los diversos Estados y Gobiernos existentes en Italia.

Al predominio casi absoluto de los intereses locales se debió en dicha época el descuido de cuanto afectaba a las tarifas combinadas y al tráfico general, cuyo desarrollo se hacía necesario favorecer para acrecentar los productos de las líneas y el crédito de las respectivas Compañías, tanto más necesario para la vida de las mismas, cuanto mayores desembolsos, o mejor dicho, ampliaciones de capital, exigían de aquéllas los convenios concertados para asegurar la rápida ampliacion y desenvolvimiento de sus redes con la construcción de nuevás líneas, problema estimado entonces fundamental y por todos conceptos preferente para el porvenir de Italia.

Como indicaciones de carácter general, diremos que en 1870 la longitud total de los ferrocarriles italianos era de 6.233 kilómetros, representando los gastos originados por su construcción un capital de 1.633.357.500 liras. Los productos brutos totales alcanzaban la cifra de 115.296.383 liras, ascendiendo a 62.785.433 los gastos de explotación. Correspondían, pues, éstos a un coeficiente de explotación del 54,45 por 100; y obtenía, en promedio, el capital invertido en la construcción de las líneas, una renta del 3,21 por 100.

Segundo período (1870-1885).

Resultados de la aplicación de los Convenios de 1865.

La guerra de 1866 que arruinó al comercio, encareciendo el carbón y el hierro, trajo como consecuencia el curso forzoso del papel-moneda en Italia. Las complicaciones internacionales para separar las líneas italianas de las austriacas, las dificultades interiores, especialmente las de orden económico, y la mala situación financiera del Estado después de proclamada la unidad del Reino, hizo muy penosa la actuación de las Sociedades constituídas en 1865 para la explotación de los ferrocarriles italianos, a pesar de su sólida apariencia, viéndose obligado el Gobierno a intervenir constantemente para garantizar los intereses, tanto del público, como de los acreedores y accionistas de dichas Sociedades. El ejemplo de Alemania y Bélgica por una parte, y por otra, ciertas consideraciones de carácter político, entre las que pesaba en primer término la falta de crédito de las referidas Sociedades para llevar a cabo por su cuenta la terminación de la red nacional. acabaron por decidir al Estado al rescate sucesivo de la mayor parte de las líneas.

Líneas calabresas y sicilianas.

Comenzó este rescate, según antes indicamos, por la red de la Sociedad Víctor Manuel, o sea por los ferrocarriles Calabreses-Sicilianos, cuya situación había llegado a hacerse insostenible, exigiendo que el Gobierno asumiera todas las cargas y compromisos de la expresada Sociedad, y concertándose, además, un acuerdo con los contratistas de algunas líneas en construcción, para que éstas pudieran terminarse.

Ferrocarriles de la Alta Italia.—Convenio de Basilea.

Por el tratado de paz de 1866 se convino en hacer una separación completa, tanto económica como administrativa, entre aquellos ferrocarriles de la Alta Italia y los de la Sudbahn austriaca, establecidos en territorio italiano, que pertenecían y se explotaban real y verdaderamente por una sola Sociedad, con nombres distintos en cada una de las naciones referidas, razón por la cual se hacía casi imposible de hecho la separación aludida. Esta circunstancia y la de hallarse íntimamente ligados los intereses de la Compañía de la Alta Italia, no sólo con la Sudbahn austriaca, sino también con la Compañía francesa del París-Lyon-Mediterráneo, entidades ambas extranjeras, cuya actuación o influencia podía traducirse en medidas desfavorables para el desarrollo del comercio nacional y peligrosas para la defensa del país, suscitaban en Italia grandes recelos y mucha desconfianza.

De ahí nació el convenio firmado en Basilea en 17 de Noviembre de 1876, por el que todas las líneas de la Compañía antes citada fueron rescatadas por el Gobierno italiano, mediante el pago de un canon de 29.569.887,12 liras anuales hasta fin de 1954, y de 12.774.751,26 liras desde 1955 hasta 1968, debiendo, además, entregarse por el Gobierno italiano a la expresada Sociedad la suma de 139.123.139,81 liras al aprobarse el contrato.

Primeros intentos de explotación de los ferrocarriles italianos por el Estado.

Quiso entonces aprovechar la ocasión el ministro Spaventa para proponer la explotación por el Estado de todas las líneas italianas; pero como no se hallaba preparada la opinión pública para un cambio de tan capital importancia, suscitó la idea gran oposición, ocasionando en Marzo de 1876 la caída del Ministerio Minghetti-Spaventa.

En 29 de Junio del propio año, logró el Ministerio Depretis que el Parlamento aprobara una ley estableciendo un convenio con la Sociedad Sudbahn, por el que ésta se encargaba durante dos años de la explotación de la red de la Alta Italia, haciéndose constar con tal motivo en términos muy explícitos que debía estimarse de mayor conveniencia para el país en general la gestión de la industria privada en la explotación de los ferrocarriles que la del Estado, razón por la que encomendó el Parlamento al Gobierno la preparación del oportuno proyecto de ley, presentado por Depretis a fines de 1877, según el cual debían rescatarse los ferrocarriles Romanos y Meridionales, y organizarse la explotación de todos los de Italia, agrupándolos en dos grandes redes simétricamente dispuestas a lo largo de la Península.

No llegó a discutirse este proyecto por la repentina caída del Ministerio Depretis, transcurriendo así los dos años concedidos a la Sudbahn para la explotación de las líneas de la Alta Italia, sin que se tomara resolución alguna, por lo que apresuradamente hubo de promulgarse una nueva ley en Julio de 1878, encargándose provisionalmente el Estado de la explotación de la expresada red y creándose a la vez una Comisión investigadora que debía estudiar a fondo el problema ferroviario, dedicando muy especial atención al examen de cuantos datos, antecedentes y opiniones pudieran reunirse, para decidir la mayor o menor conveniencia de confiar al Estado o a la industria privada la explotación de los ferrocarriles en todo el país.

Bases esenciales de la organización adoptada para la explotación por el Estado de la red de la Alta Italia.

Forzado el Estado italiano, por circunstancias en cierto modo ajenas a su voluntad, a tomar por su cuenta la explotación de las líneas de la Alta Italia, hubo de organizar dicho servicio promulgando al efecto la ley de 8 de Julio de 1878, completada por el reglamento de 6 de Marzo de 1879, disposiciones según las cuales quedaba aquél a cargo del Ministerio de Obras Públicas, creando para dirigirlo un Consejo de Administración, cuyos miembros, ajenos al Parlamento, debían nombrarse por Real Decreto.

A dicho Consejo incumbía la dirección de la red, mediante la actuación de un Director sujeto a las órdenes del Consejo, en cuyas deliberaciones no podía intervenir y a quien se hacía responsable de la marcha de todos los servicios de la explotación propiamente dicha, sin darle, en realidad, las atribuciones necesarias para el caso.

Del Consejo dependía también el Inspector central, encargado de formalizar y fiscalizar la contabilidad de gastos e ingresos, a cuyo efecto debía relacionarse con todos los servicios de la explotación, cuidando de cuanto se relacionaba con la expedición de billetes, lo mismo ordinarios que especiales y de favor, y de lo referente a la formalización y pago de las nóminas y cuentas de gastos.

Existía, además, la Caja central, puesta también bajo las órdenes directas del Consejo de Administración, que debía atender todos los asuntos de Tesorería.

Tanto el Consejo como la Inspección central y la Caja, se hallaban sujetas a una Comisión especial del Tribunal de Cuentas del Reino, que había de intervenir todos los contratos y decisiones relacionadas con los productos y gastos de la explotación, para asegurar el cumplimiento de las disposiciones legales reguladoras de la gestión de la Hacienda pública. Las deliberaciones del Consejo y las decisiones del Director concernientes al personal para nombramientos, ascensos, suspensiones de

empleo, rebajas de clase, etc., debían transmitirse a la Comisión especial del Tribunal de Cuentas, para ser visadas y sancionadas por la misma, sin cuyo requisito carecían de validez efectiva las deliberaciones y decisiones indicadas. A la propia Comisión se hallaba sometida la comprobación de las recaudaciones, las concesiones de créditos para los gastos y la revisión de todos los documentos de pago, en términos que cuando el parecer de aquélla difería de los acuerdos del Consejo, debía someterse la diferencia al Ministro, que, en el caso de insistir la Comisión del Tribunal de Cuentas en sus propuestas, tampoco tenía autoridad bastante para imponer una resolución determinada.

Como se ve, careciendo realmente, no ya el Director, sino el propio Consejo de Administración, de las facultades precisas, tanto para disponer dentro de límites racionales de los recursos con que habían de atenderse las necesidades de la explotación, como para nombrar y separar el personal de los distintos servicios, quedaba sujeta en realidad la dirección de los ferrocarriles a una sección del Tribunal de Cuentas del Reino, cuya naturaleza y esfera de acción, harto extensa, no le permitía ocuparse con el debido detalle, la precisa competencia técnica y la rapidez necesaria, de las cuestiones relacionadas con la explotación ferroviaria de la red del Estado, tarea que resultaba, además, de carácter en cierto modo secundario para tan alto Centro, realmente exento de toda responsabilidad. No es de extrañar, pues, que con tales trabas, basadas en un criterio de rígida sumisión a los principios de la más estrecha fiscalización previa de todos los actos, acuerdos y previsiones requeridas por la explotación de una red ferroviaria algo extensa, resultara desastrosa la marcha de la misma, tanto para los intereses del Estado como para los del comercio y de la industria, motivando el descontento general y siendo causa de que la Comisión investigadora antes mencionada pusiera gran empeño en estudiar a fondo el problema que se había sometido a su examen, según más adelante se verá.

Para terminar con lo que a los ferrocarriles de la Alta Italia se refiere durante este período de su historia, se apuntan a continuación los siguientes datos:

La longitud total de la red, en 1880, era de 3.471 kilómetros (1), de los que 2.572 pertenecían totalmente al Estado italiano, copropietario además de otros 420 kilómetros, correspondiendo los 479 restantes a varios concesionarios que habían arrendado a la Compañía de la Alta Italia la explotación de sus líneas.

Los productos brutos totales de la explotación de la red ascendieron en el citado año de 1880, a 110.519.000 liras, correspondiendo al kilómetro una recaudación media de 30.863.

Los gastos importaron 63.806.000 liras, con un promedio kilométrico de 17.818, resultando ser de 58 por 100 el coeficiente de explotación.

El coste kilométrico de la red fué muy variable, habiendo grupos de líneas en que resultó de 176.000 liras, en otros de 335.000 y en otros de 432.000.

Durante la gestión de la Compañía de la Alta Italia recibió ésta del Estado, en formas diversas, subsidios por un valor total de 50.314.000 liras, percibiendo, en cambio, el Estado, en forma de impuestos de todas clases y derechos de aduanas, sin tener en cuenta otros beneficios indirectos, la suma de 122.557.000 liras.

Ferrocarriles romanos.

La Sociedad de los ferrocarriles romanos, a la que el Estado italiano había concedido la explotación de la expresada red, según el Convenio de 1865, debía terminar todas las líneas de la misma y en especial la llamada Liguriana, que había de establecerse a lo largo de la costa de la antigua Liguria, a cuyo fin trató aquélla de buscar el capital necesario para el cumplimiento de sus compromi-

(1) Esta era la longitud de las líneas en territorio italiano. Incluyendo los trozos en territorio extranjero, inmediatos a las fronteras, ascendía esa longitud a 3.582 kilómetros.

sos. Hallábase por desgracia casi agotado el capital social de las pequeñas Compañías que acababan de fusionarse para constituir la de los ferrocarriles romanos, capital que en realidad no cabía ampliar, haciéndose precisa para el caso una emisión de obligaciones de 500 liras al 3 por 100, que no encontraron buena acogida en el mercado a causa del malestar financiero que pesaba entonces sobre Italia por la depreciación de la renta del Estado, por el curso forzoso del papel-moneda y por la competencia de las demás Compañías constituídas en aquella época, obligadas también a apelar al crédito público con los propios fines.

Pronto se vieron los ferrocarriles romanos en la imposibilidad absoluta de atender los gastos ocasionados por la construcción de nuevas líneas, acudiendo en auxilio de aquéllos el Gobierno mediante el adelanto de 31 millones de liras, que no bastaron tampoco para el caso, haciéndose preciso revisar en 1868 el convenio de 1865, en el sentido de traspasar al Estado varias líneas ya construídas, recibiendo, en cambio, 35 millones de valores públicos y estableciendo para las demás obligaciones contraídas un cálculo eventual en que se cifraban en 20 millones los gastos y en 30 los productos netos de la red, cómputo que distó mucho de realizarse, por haber ascendido los primeros a 72 millones, al paso que los segundos quedaron reducidos a 23.

La ocupación de Roma, ocurrida poco después, y los planes del Gobierno de completar y ampliar las líneas que a la nueva capital del reino concurrían, dieron lugar a cuestiones y litigios con la Sociedad de Ferrocarriles Romanos, cuyos intereses creía ésta amenazados por el anuncio de aquellos proyectos, viéndose obligado el Estado, para zanjar tales conflictos y asegurar la realización de sus propósitos, a incautarse de todas las pertenencias de la expresada Sociedad, a cuyo fin se iniciaron negociaciones en 1873, que se ultimaron en 1881, con un convenio por el cual cedió la Compañía al Estado la propiedad de todas sus pertenencias y derechos, recibiendo sus accionistas, obligacionistas y acreedores, títulos de la Deuda pública en justa equivalencia.

Las acciones de la expresada Sociedad alcanzaban en 1880 un valor efectivo de 139.224.000 liras, y de 419.313.000 sus obligaciones.

Ultimado ya en 1881 este canje de valores, tomó a su cargo el Estado italiano la explotación de la red romana, organizándola provisionalmente por medio de la ley de 26 de Diciembre de 1881, con sujeción a las mismas bases y reglas que para el caso tenía establecidas la antigua Compañía, o sea en forma completamente distinta a la adoptada para la explotación de los ferrocarriles de la Alta Italia.

Se mantenía el Consejo de Administración, cuyos Vocales habían de designarse por Real decreto, y se conservaban las mismas atribuciones y facultades de que gozaba el Director general, que tenía a sus órdenes todos los servicios y asumía la representación exclusiva de la Sociedad antes y del Estado después, en todos los actos y relaciones exigidas por la explotación de la red, cuyos gastos e ingresos eran objeto de cuentas especiales totalmente independientes del Estado, sin involucrarlas en modo alguno con los recursos ni con las cargas públicas generales.

Esta organización autónoma, enteramente calcada de la de la antigua Compañía, dió resultados mucho más aceptables que la adoptada para la red de la Alta Italia. excesivamente sujeta a los protocolarios y rígidos moldes políticos que suelen predominar en la gestión de la Hacienda pública en la mayor parte de los países parlamentarios.

A fines de 1880 la red de los ferrocarriles Romanos alcanzaba un desarrollo de 1.664 kilómetros, 138 de los cuales pertenecían a otras entidades (1) que habían arrendado a la expresada Compañía la explotación de sus líneas.

(1) De esos 138 kilómetros, pertenecían al Estado 84.

Los productos brutos de la red importaron en dicho año 30.865.900 liras y 20.955.300 los gastos, resultando así un coeficiente de explotación del 68 por 100.

El coste kilométrico medio de la red, salvo algunos pequeños trozos (1), fué de 295.200 liras.

Ferrocarriles meridionales.

La incorporación a la red de este nombre de las líneas Calabresas-Sicilianas y la defectuosa contextura del convenio de 1865, por lo que toca a la fijación de los subsidios que había de recibir dicha Compañía del Estado para subsanar las deficiencias de los productos de su red, suscitaron grandes dificultades, no ya para la explotación propiamente dicha de las líneas existentes, sino para mantener el crédito de la Compañía a la alturs necesaria, a fin de obtener los recursos que le eran precisos para la terminación y ampliación de su red.

Mientras el producto bruto de las líneas de la misma se mantuvo por bajo de las 7.000 liras por kilómetro, fijadas por el convenio de 1865, devengando íntegramente la subvención de 20.000 liras por kilómetro concedida por el Gobierno italiano, la Compañía de los ferrocarriles meridionales, gracias al orden y economía con que era administrada, pudo atender sus compromisos con cierto desahogo, acrecentando paulatinamente el tráfico y los rendimientos de sus líneas. Pero cuando los ingresos pasaron de 7.000 liras por kilómetro, reduciéndose, en virtud del expresado convenio, en la mitad del excedente la subvención concedida por el Estado, y, sobre todo, cuando los productos brutos rebasaron la cifra de 15.000 liras por kilómetro, debiendo deducirse la totalidad de tal exceso de la referida subvención, se hizo bien patente el grave defecto de la Convención establecida sobre tales bases, cuyos resultados conducían a imputar a la Compañía, sin ninguna compensación, los mayores gastos ocasionados por la explotación más fructuosa de las líneas, en términos que no podia convenir en modo alguno a la citada Compañía todo cuanto implicara el más pequeño aumento en el tráfico de su red.

En efecto, representando por P el producto bruto kilométrico en liras, y por S el subsidio, en liras también, recibido del Estado por kilómetro de línea, la aplicación de los preceptos del convenio de 1865 se traducía en la fórmula:

$$S=20.000-1/2\,(15.000-7.000)-(P-15.000)=31.000-P;$$

de suerte que, siendo siempre, en tal caso, $S+P=31.000$, ninguna alteración sufrían los ingresos totales de la Sociedad concesionaria con los aumentos de productos brutos desde 15.000 hasta 31.000 liras por kilómetro, que ocasionaban en cambio aumentos muy sensibles en los gastos de explotación, resultando en definitiva perjudiciales para la Compañía tales aumentos.

Lógico parece, en efecto, que si el Estado acude en auxilio de una Sociedad concesionaria de ferrocarriles para atenuar los riesgos asumidos en la construcción de una línea cuyos rendimientos se estimen inseguros en orden a la remuneración debida al capital que haya de invertirse en el negocio, sufra reducción el auxilio prestado a medida que se acrecienten los productos de las líneas, hasta cesar en absoluto o trocarse en una participación en los beneficios cuando llegue a cubrirse o sobrepasarse el interés del capital arriesgado. Pero para que sean realmente justos y provechosos tales pactos, precisa establecerlos con pleno conocimiento de las particularidades del negocio, sin basarlos exclusivamente en la cuantía de los productos brutos, porque como con estos crecen, y en mayor escala muchas veces, los gastos requeridos por la explotación, mal ha de avenirse el interés del concesionario con el aumento de los productos brutos cuando, además del que

(1) Los del Estado y Sociedades.

sufran los gastos de explotación, tenga que soportar una reducción en los auxilios concedidos superior al incremento efectivo de los productos netos, ya que entonces resultaría tanto más ruinoso el negocio en realidad, cuanto mas próspero pareciera por la cuantía de los ingresos obtenidos.

Tal era el caso de los ferrocarriles meridionales, cuya marcha se hacía tanto más dificultosa cuanto más se acrecentaban los rendimientos de las líneas, superiores a los de las restantes redes, por su más acertada dirección; convenciéndose el Gobierno italiano de los peligros de esta anómala situación hasta el punto de consentir la modificación del convenio de 1865 en el sentido de abonar a la expresada Compañía el 60 por 100 de los aumentos obtenidos en los ingresos de las líneas, aun cuando excedieran de las 15.000 liras por kilómetro señaladas anteriormente como límite, reservándose, en camhio, dicho Gobierno, la facultad de rescatar, en las condiciones al efecto convenidas, las líneas de la expresada red durante un plazo que expiraba a primeros de Julio de 1883; pero como esta opción caducó por haber transcurrido dicho plazo sin ejercitar el Estado el derecho que se había reservado, quedó consolidada la propiedad de la red de los ferrocarrilles meridionales en favor de la Compañía de este nombre, suscitando tal descuido del Estado italiano dificultades que más tarde había de costarle caro resolver.

Alcanzaba la citada red en 1880 un desarrollo de 1.440 kilómetros pertenecientes a la Compañía concesionaria, que explotaba, además, por cuenta del Estado, según se ha dicho antes, 729 kilómetros de líneas calabresas y 529 de líneas sicilianas. El coste medio kilométrico de construcción, fué de unas 298.000 liras en las líneas del primer grupo y de 285.600 en las de los dos grupos últimos.

Los productos brutos alcanzaron el citado año un importe de 34.387.000 liras, ascendiendo los gastos a 33.775.500, es decir, casi a la misma cifra de los ingresos.

Conviene distinguir, sin embargo, en esas cifras, las líneas que constituían la propia red de los ferrocarriles meridionales, cuyos productos brutos eran poco inferiores a 25 millones anuales, al paso que sus gastos eran de 17 millones escasos, de las correspondientes a la red calabresa siciliana, cuyos ingresos totales eran de nueve millones y medio, importando sus gastos de explotación muy cerca de 17 millones; de suerte que mientras estas últimas líneas se explotaban con pérdidas considerables, las pertenecientes a la Compañía producían algún rendimiento.

Situación de los ferrocarriles italianos en 1880-1881.

En resumen, la situación de los ferrocarriles italianos en 31 de Diciembre de 1880, es decir, tres meses antes de presentar su informe la Comisión especial de que enseguida hablaremos, puede reasumirse del modo siguiente:

1.° Líneas pertenecientes al Estado y explotadas por él:

(Alta Italia)............		Kilómetros...	2.572'205

2.° Líneas pertenecientes al Estado y explotadas por la sociedad de la Italia Meridional:

Red Calabresa............	729'417	Kilómetros...	1.258'214
Red Siciliana............	528'797		

3.° Líneas pertenecientes a sociedades y explotadas por el Estado (Alta Italia):

Líneas en que el Estado es copropietario.....	419'750	Kilómetros...	899'140
Líneas pertenecientes totalmente a sociedades..	479'390		

4.° Líneas pertenecientes a sociedades y explotadas también por sociedades:

Sociedad de los Ferrocarriles Romanos	1.663'772	Kilómetros...	3.869'591
Sociedad de la Italia Meridional........	1.439'807		
Sociedades diversas..............	280'452		
Líneas de la Sicilia Occidental	120'636		
Líneas de Cerdeña..................	364'924		
TOTAL.....................		Kilómetros...	8.599'150 (1)

O sea......	Redes continentales. Kilómetros....................	7 584'793
	Redes insulares. Idem............................	1.014'357

Agrupando las líneas anteriores por compañías explotadoras, resulta:

Redes principales...	Estado (Red de la Alta Italia).	Kilómetros.....	3 471'345
	Italia Meridional...........	Idem	2.698'021
	Ferrocarriles Romanos.....	Idem	1.663'772
Redes accesorias....	Varias..................	Idem	280'452
	Líneas de la Sicilia Occidental	Idem	120'636
	Líneas de Cerdeña..........	Idem	364'924
TOTAL........................		Idem	8.599'150

Los resultados totales de conjunto correspondientes a la explotación en el mencionado año 1880, fueron los siguientes:

Longitud en explotación. Kilómetros..........................		8.599
Capital de establecimiento......... Liras........................		2.331.200.000
Productos brutos de la explotación.. Idem........................		180.106.800
Gastos de la explotación.......... Idem........................		122.262.900
Producto neto......	Total...... Idem..................	57.843.900
	Por ciento del capital de establecimiento...	2,48
Coeficiente de explotación. Por ciento..........................		67,84

Tal era la situación de los ferrocarriles italianos en fin de 1880, complicándose aún más al año siguiente en que, según ya dijimos, el Estado se incautó de la red de los ferrocarriles Romanos. Resultó de ello, en efecto, que en 1881 pertenecían al Estado 5.494 kilómetros de líneas, correspondientes a las redes de la Alta Italia, Romanos, Calabreses y Sicilianos, explotando aquél las dos primeras de las citadas redes, en las que radicaban, además, 900 kilómetros de líneas, de los cuales 480 pertenecían a otras sociedades, siendo el Estado copropietario con diversas entidades de las 420 restantes; adoptó el Estado, como hemos explicado organizaciones completamente distintas para la explotación de la red de la Alta Italia y de la Romana, y arrendó a la Sociedad de la Italia Meridional la explotación de los 1.258 kilómetros de las líneas Calabresas y Sicilianas.

Comisión parlamentaria especial de 1878-1881

CONSTITUCIÓN E IDEA GENERAL DE LOS TRABAJOS DE LA COMISIÓN

Confusa en extremo resultaba tal situación y grandes las vacilaciones del Gobierno para coordinar con la debida lógica su política ferroviaria, que tantas preocupaciones y quebrantos materiales había ocasionado al país, deseoso de una orientación más decisiva y clara en tan vital materia.

A este fin tendió la creación, en virtud de la ley de 8 de Julio de 1878, de una Comisión parla-

(1) Según otros datos, 8.713 kilómetros. (Véanse las observaciones sobre Estadística hechas en las Advertencias generales y en la Introducción del presente Título.)

mentaria especial encargada de informar sobre los convenios propuestos, en 1874 y 1877, por los ministros Spaventa y Depretis, para lo cual había de reunir, ordenar y comentar todos los datos, referencias e informaciones relativas a la explotación de ferrocarriles en general y a los de Italia en particular, proponiendo, en consecuencia, la organización definitiva de dichos servicios en Italia, tanto en el caso de estimarse preferible la explotación directa de las líneas por el Estado, como en el de que se creyera más ventajosa su retrocesión a Compañías privadas por medio de convenios cuya esencia y bases generales debía también formular la referida Comisión.

Componíase ésta de 15 vocales, escogidos entre los diputados y senadores más competentes en la materia, que acordaron, como primera providencia, remitir a todas las clases sociales del país, más o menos relacionadas con los servicios de ferrocarriles, un cuestionario completísimo para obtener, bien fuera de palabra, bien por escrito, la expresión del mayor número de opiniones sobre cada uno de los extremos comprendidos en dicho cuestionario, reuniéndose así la masa considerable de datos e informes contenidos en los siete volúmenes en cuarto que la Comisión, una vez terminados sus intensos y asiduos trabajos y viajes, redactó y presentó a la Cámara de Diputados en 31 de Marzo de 1881.

En los tres primeros de los referidos volúmenes se publicaron las respuestas verbales recibidas; se resumieron en los tres siguientes los informes escritos y otros documentos anejos; condensándose en el séptimo y último el informe y las conclusiones de la Comisión, que en tan difícil y penosa labor invirtió menos de tres años (1).

Las declaraciones verbales recopiladas en los tres primeros volúmenes ofrecían interés relativamente secundario, por referirse a cuestiones de orden particularísimo. En cambio, los tres tomos siguientes contenían datos e informes en alto grado instructivos, referentes a muy diversos aspectos del problema ferroviario y a la historia del mismo en los diversos países de Europa, comprendiendo estudios muy detallados, entre los que figuran los relativos a la explotación de los ferrocarriles por el Estado, a las distintas formas de la intervención del mismo en dicho servicio, a las relaciones entre los gastos y los productos de la explotación, y a los sistemas de tarificación ferroviaria.

A continuación damos un extracto de aquellas partes de dicha obra que más encajan con la índole de la nuestra.

CONSIDERACIONES APLICABLES A LA TARIFICACIÓN FERROVIARIA

La importancia verdaderamente capital de las cuestiones relativas a la tarificación ferroviaria había de ser, como fué en efecto, preferentemente tenida en cuenta por la Comisión italiana, en cuyo informe se hacen constar, dándoles casi el carácter de aforismos, una serie de hechos y conclusiones que no será ocioso extractar brevísimamente aquí.

Las tasas o tarifas percibidas comprenden dos elementos o sumandos, refiriéndose el primero a los *gastos de acarreo* propiamente dicho, proporcionales siempre a la distancia recorrida, y correspondiendo el segundo a los *gastos fijos de la explotación*, entre los cuales ha de contarse la remuneración debida al capital invertido en la construcción y utillaje completo de las líneas, con todas sus instalaciones y material fijo y móvil, gastos independientes de las distancias efectivamente recorridas, y que pesarán tanto más sobre el precio imputable a un determinado transporte, cuanto menor sea el número de unidades kilométricas transportadas entre las

(1) Una sola muestra basta para formarse idea del celo que desplegó la Comisión: celebró 57 sesiones públicas en las principales ciudades de Italia.

cuales deban repartirse dichos gastos, o sea cuanto menos intenso sea el tráfico, tanto en cantidad de unidades que se embarcan como en la distancia media recorrida por las mismas.

En este principio fundamental se basan las tarifas diferenciales con tasas decrecientes a medida que aumente la distancia del transporte, tarifas contra las que tanto claman los partidarios de una tarificación rígida y exclusivamente proporcional a los recorridos.

En las tarifas ha de tenerse en cuenta para establecerlas, no sólo el peso propio de las mercancías a que hayan de aplicarse, sino también el del material ferroviario requerido para su transporte, dimanando de ahí la necesidad de establecer una clasificación de mercancías, basada en la distinta relación que por la naturaleza de aquéllas media entre el peso bruto remolcado y el peso neto transportado. Y como, además, para aumentar el tráfico, reduciendo, en consecuencia, el gravamen de los gastos fijos en beneficio de todos, conviene favorecer, en lo posible, las mercancías de escaso valor que, no pudiendo soportar la carga de tarifas muy crecidas, dejarían de transportarse, deben repartirse los gastos fijos aludidos, no de una manera absolutamente uniforme entre todas las unidades transportadas, sino con un criterio en cierto modo elástico, en relación con el valor de cada mercancía, a la que no puede exigirse, por este concepto, más de lo que realmente le es posible pagar.

En las explotaciones a cargo de Compañías, imponen las concesiones respectivas la aplicación de ciertas tarifas llamadas *legales* o *generales,* cuyos precios no pueden aumentarse, cabiendo, en cambio, establecer percepciones más bajas por medio de tarifas *especiales,* basadas en la aceptación voluntaria de determinadas condiciones relativas a plazos de transporte, responsabilidades dimanantes del mismo, manera de efectuar la carga y descarga, etc., etc. Estas tarifas especiales han dado siempre lugar a continuas quejas, más que estridentes en muchas ocasiones, como si su adopción constituyera un abuso intolerable por parte de las Compañías, que sólo las aplican a petición del remitente o consignatario. No obstante, tan poco lesivas, por no decir ventajosas, las estimaba el público italiano, que de los productos brutos de la pequeña velocidad, cuyo importe para el conjunto de los ferrocarriles de aquel país fué de 77.500.000 liras en 1880, 48.500.000 liras, o sea el 63 por 100, correspondía a los transportes efectuados al amparo de tarifas especiales.

Guardan y han de guardar las tarifas estrecha relación con los gastos ocasionados por la explotación, incluyendo entre ellos las cargas de capital; formulando la Comisión italiana, respecto al caso,las siguientes conclusiones, cuya demostración se ofrecía en los datos reunidos por la misma:

Que el coste efectivo del transporte de la tonelada kilométrica es sensiblemente igual al del viajero-kilómetro.

Que dicho coste es tanto más reducido cuanto mayor resulta el recorrido medio de los viajeros y de las mercancías.

Que mientras pueda evitarse o contenerse el aumento de los gastos de explotación, caben en provecho de todos las reducciones de tarifas bien estudiadas.

Que es totalmente lógica la reducción de las tasas kilométricas a favor de los transportes de largo recorrido en que se basan las llamadas tarifas *diferenciales,* tan acremente censuradas por los que en tales materias quieren hacer prevalecer teorías extremadamente simplistas.

Que las percepciones medias obtenidas por los ferrocarriles italianos eran en 1880 de 0,049 liras por viajero-kilómetro, y de 0,23 y 0,07 liras por tonelada kilométrica transportada a grande y pequeña velocidad, respectivamente.

Tratando de simplificar y uniformar las tarifas, propuso la Comisión italiana agrupar todas las mercancías en ocho clases, con las tasas respectivas, en liras por tonelada-kilómetro, de 0,16, 0,14, 0,12, 0,10, 0,08, 0,07, 0,06 y 0,05, para los recorridos inferiores a 200 kilómetros, reduciéndo-

se sucesivamente dichas tasas, a medida que aumentara la distancia de transporte, de 100 en 100 kilómetros, hasta 1.000 kilómetros. Reconoció, sin embargo, la expresada Comisión que sólo cabía sujetar a tales reglas las tarifas *generales*, debiendo dejarse en plena libertad a las explotaciones ferroviarias para el establecimiento de las tarifas *especiales*, en virtud de las consideraciones que se transcriben literalmente a continuación:

«La fijación de tarifas especiales no puede sujetarse a límites estrechos, debiendo disponerse, para su aplicación, de toda la elasticidad y movilidad necesarias para acomodarlas a las exigencias de la oferta y la demanda, en relación con la competencia que puedan hacer otros medios de transporte. Las reglas frías y rígidas en que han de inspirarse todos los proyectos de unificación de tarifas, no permitirían satisfacer en debida forma las conveniencias genuinamente comerciales en que ha de basarse el estudio y fijación de las tarifas especiales. Al amparo de estas tarifas vive la casi totalidad del tráfico ferroviario, efectuándose, gracias a ellas, el abastecimiento de los grandes centros de población, el intercambio regional e internacional de toda clase de mercancías y los transportes de primeras materias y de productos manufacturados. Constituyen las expresadas tarifas el nervio de la riqueza del país, cuya vida económica se halla íntimamente ligada con el estudio de las mismas.»

ARGUMENTOS EN FAVOR DE LA EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO

A la información practicada por la Comisión italiana, acudieron los partidarios de la explotación de los ferrocarriles por el Estado, aduciendo una serie de argumentos, cuya síntesis es la siguiente:

Ha de reconocerse a los transportes ferroviarios, por su importancia y trascendencia sobre la economía nacional, el carácter de servicio público, cuya organización, según fuere buena, mala o mediana, ejercerá siempre una influencia capital en cuanto se relacione con el desarrollo de la industria y del comercio del país. Debe, pues, estimarse dicho servicio como función propia y privativa del Estado.

Constituyen, por otra parte, los ferrocarriles, un verdadero monopolio, por la imposibilidad práctica de someterlos a la acción reguladora de una competencia eficaz, ya que la actuación en tal sentido de otras líneas o de otros medios de transporte, como son los fluviales y marítimos, es efímera o se reduce a un campo muy limitado, demostrando claramente la experiencia que siempre se llega a un acuerdo entre las empresas rivales, el cual anula la primitiva competencia, cuando no acaba por sucumbir en la lucha la más débil de aquéllas.

Disponiendo de las tarifas y de las condiciones impuestas a los transportes, ejercen los ferrocarriles verdadero dominio sobre el país, pudiendo favorecer determinadas industrias y centros de producción o consumo en perjuicio de otros, con manifiesta mengua de toda justicia; y como en la explotación de aquéllos por una empresa particular, ésta siempre ha de tender a satisfacer preferentemente su propio interés, sin preocuparse de las conveniencias generales, incurrirán fatalmente tales empresas en todas las injusticias que estimen ventajosas para su negocio.

En cambio, si el Estado monopolizara directamente el expresado servicio, habría de inspirarse en los intereses verdaderamente generales del país, favoreciendo el desarrollo de su tráfico y preocupándose, no sólo de los beneficios inmediatos, sino de los futuros, atendiendo con preferencia al desenvolvimiento de la riqueza pública. La igualdad en el trato sería para el Estado regla inmutable, lo mismo en la fijación de las tarifas y condiciones del transporte, que en la organización de todos los detalles del servicio ferroviario; reduciría las tasas y todas las percepciones, tanto en el transporte de viajeros, como en el de mercancías, con indudable ventaja para la industria nacional; unifor-

maría las tarifas en todo el país, sin tolerar aquellas especiales tan provechosas para unos como lesivas para otros; y, dueño en absoluto de modificar la tarificación a su libre voluntad, podría, en caso necesario, compensar con sus aumentos o reducciones los efectos de una legislación aduanera poco equitativa o mal establecida.

Si los ferrocarriles llegaran a ser propiedad nacional, se conservarían en buen estado, asegurando así su explotación: las estaciones serían más desahogadas, tanto en edificios como en vías, muelles, etcétera; se aumentaría el material móvil en relación con las necesidades del tráfico y la variedad de los transportes que han de efectuarse, dotando al destinado a los viajeros de todas las comodidades apetecibles; se aumentaría también el número de trenes y su velocidad, dando al comercio mayores facilidades para la expedición y recepción de mercancías. Los litigios suscitados por los transportes ferroviarios habrían de ser menos frecuentes, resolviéndose con mayor prontitud y equidad las cuestiones relativas a la indemnización de las averías ocasionadas por tales transportes. La administración de los ferrocarriles sería sencilla y uniforme, pudiendo funcionar con entera independencia de las influencias políticas, sin resultar más costosa que las de las Compañías, obedeciendo, en caso contrario, el mayor gasto a la mayor perfección del servicio.

En manos del Estado, los ferrocarriles se organizarían en forma que dieran plena satisfacción, tanto en tiempo de paz como en tiempo de guerra, a las exigencias de carácter militar.

No cabe estimar peligrosa esa ampliación de las facultades y medios del Estado, tratándose de un país que se gobierna libremente, sin contar con que los riesgos de carácter político que podrían imputarse a la explotación por el Estado, serìan tanto o más de temer dejando esta explotación en manos de empresas particulares que, para la defensa de sus intereses, no habrían de vacilar en ejercer grandísima presión sobre todos los elementos políticos del país. El ejemplo de los correos y telégrafos puestos en manos del Estado y cuyo funcionamiento se estima satisfactorio cuando menos, es la mejor prueba de que el Estado podrìa encargarse también de explotar los ferrocarriles, con gran ventaja para el público en general.

ARGUMENTOS EN FAVOR DE LA EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EMPRESAS PARTICULARES

A las razones que acaban de apuntarse, opusieron las siguientes, en la información abierta por la Comisión italiana, los elementos contrarios a la explotación directa de los ferrocarriles por el Estado:

La idea de que, por la importancia económica, política y militar de los ferrocarriles, debía estimarse la explotación de los mismos como función privativa del Estado, es abstracta y descansa sobre un equivocado concepto de los hechos y de la misión de aquél, basándose esencialmente en las teorías socialistas que implicarían la imposición al país de un verdadero absolutismo.

La explotación de los ferrocarriles es en realidad la resultante de una serie de hechos económicos, cuyo origen y cuyos fines son esencialmente industriales y comerciales. Tal explotación constituye una verdadera industria, tanto desde el punto de vista económico como en su aspecto jurídico; y aunque por su importancia, por su propia índole y por su estrecha relación con los intereses públicos ha de constituir en cierto modo un monopolio, resultan de hecho tan atenuados los inconvenientes de entregar el mismo a empresas privadas, no sólo por la competencia de otros medios de comunicación constantes y poderosos, muchas veces, como son los transportes marítimos en una nación peninsular, sino también por la intervención que ejerce el Estado reglamentando y fiscalizando la expresada explotación, que el supuesto monopolio queda prácticamente anulado.

Y en cuanto a la calificación de servicio público, que por su trascendencia sobre la economía nacional merece la explotación de los ferrocarriles, nadie podrá negar que, del mismo modo que el

crédito público, cuyo mantenimiento interesa en tan alto grado a toda la sociedad, puede ser y se halla realmente sujeto a los reglamentos y leyes del Estado, sin que éste se convierta en banquero monopolizando los negocios de esa clase, la explotación de los ferrocarriles puede reglamentarse y fiscalizarse también por el Estado en forma que garantice plenamente las conveniencias generales, sin necesidad de que aquél la tome directamente a su cargo.

De hecho, el Estado en Italia reguló la construcción y explotación de ferrocarriles, reservándose una intervención muy minuciosa en los servicios de los mismos; a las deficiencias de los convenios concertados y a la relativa falta de recursos de las Compañías, deben atribuirse las quejas suscitadas por la actuación de las mismas, en lugar de dar por sentada la imposibilidad de acomodar ésta a las necesidades verdaderas del país.

Respecto a tarifas, el Estado determina sus valores máximos para cada clase de viajeros y mercancías, disponiendo de la facultad de aprobar las reducciones que se propongan, medio por el cual puede corregir los abusos y evitar los peligros del monopolio. Es totalmente equivocada la creencia de que si el Estado explotara los ferrocarriles podría reducir considerablemente las tarifas: si una reducción de tarifas hubiera de conducir al aumento del producto neto de las líneas, las Compañías tendrán siempre gran interés en conseguir un resultado tan beneficioso para ellas; en cambio, si el objeto de tal reducción estribara en favorecer el tráfico de determinadas mercancías, incapaces por su naturaleza y precio de sostenerse en el mercado, ni las Compañías podrían, ni el Estado debería consentir tal resolución que, implicando un quebranto efectivo para quien efectúa el transporte, obligaría al Estado a imputarlo al Erario público, imponiendo injustamente la carga correspondiente a la masa de los contribuyentes de la nación.

Las tarifas ferroviarias deben mantenerse entre los límites establecidos por la naturaleza y el valor de las mercancías, por la competencia interior y exterior a que se hallan sujetas las mismas en los mercados de consumo, por las condiciones especiales en que se efectúan los transportes y por los gastos de la explotación que en tan íntima relación se hallan con el interés del capital invertido en la construcción y utillaje de las líneas. El objetivo a que han de tender las tarifas es el de transportar la mayor masa posible de viajeros y mercancías a precios moderadamente remuneradores, sosteniéndose, precisamente, en los tiempos modernos toda industria y comercio ejercido por entidades privadas, gracias a la realización de beneficios mínimos aplicables a un gran número de operaciones comerciales, caso idéntico al de los transportes por ferrocarril.

Los que confían en la reducción de tarifas, en cuanto se halle en manos del Estado la explotación de las vías férreas, olvidan que es el Estado el que por los impuestos establecidos sobre el tráfico ferroviario, y que tanto se resiste a desgravar, encarece más dichas tarifas, corriéndose el riesgo de que, considerando dicho servicio como fuente de ingresos, no vacile, para saldar los presupuestos generales del país, en aumentar las tasas sin más limitación que la de su propia voluntad, por no existir autoridad capaz de refrenarla. Y si en alguna ocasión predominaran tendencias excesivamente proteccionistas en materia de intercambio, por seguro puede darse que, además de los derechos arancelarios, echaría mano el Estado de las tarifas ferroviarias, estableciéndolas en la forma necesaria para favorecer, tal vez con exceso, la producción nacional. No dejarían tampoco los políticos de valerse de este medio para proteger determinados intereses y localidades, a fin de acrecentar su prestigio y asegurar éxitos electorales. De suerte que las tarifas en manos del Estado quedarían fatalmente expuestas a todas las influencias burocráticas, fiscales y políticas.

Engañosa también es la esperanza de obtener del Estado trenes más frecuentes, rápidos y confortables. Cuando estas pretensiones resultan realmente justificadas por las necesidades del tráfico, las Compañías tienen, y tendrán siempre, gran interés en atenderlas, para aumentar los productos de sus líneas. Pero es el caso que muchas de las pretensiones de este género no son ni deben ser

maría las tarifas en todo el país, sin tolerar aquellas especiales tan provechosas para unos como lesivas para otros; y, dueño en absoluto de modificar la tarificación a su libre voluntad, podría, en caso necesario, compensar con sus aumentos o reducciones los efectos de una legislación aduanera poco equitativa o mal establecida.

Si los ferrocarriles llegaran a ser propiedad nacional, se conservarían en buen estado, asegurando así su explotación: las estaciones serían más desahogadas, tanto en edificios como en vías, muelles, etcétera; se aumentaría el material móvil en relación con las necesidades del tráfico y la variedad de los transportes que han de efectuarse, dotando al destinado a los viajeros de todas las comodidades apetecibles; se aumentaría también el número de trenes y su velocidad, dando al comercio mayores facilidades para la expedición y recepción de mercancías. Los litigios suscitados por los transportes ferroviarios habrían de ser menos frecuentes, resolviéndose con mayor prontitud y equidad las cuestiones relativas a la indemnización de las averías ocasionadas por tales transportes. La administración de los ferrocarriles sería sencilla y uniforme, pudiendo funcionar con entera independencia de las influencias políticas, sin resultar más costosa que las de las Compañías, obedeciendo, en caso contrario, el mayor gasto a la mayor perfección del servicio.

En manos del Estado, los ferrocarriles se organizarían en forma que dieran plena satisfacción, tanto en tiempo de paz como en tiempo de guerra, a las exigencias de carácter militar.

No cabe estimar peligrosa esa ampliación de las facultades y medios del Estado, tratándose de un país que se gobierna libremente, sin contar con que los riesgos de carácter político que podrían imputarse a la explotación por el Estado, serían tanto o más de temer dejando esta explotación en manos de empresas particulares que, para la defensa de sus intereses, no habrían de vacilar en ejercer grandísima presión sobre todos los elementos políticos del país. El ejemplo de los correos y telégrafos puestos en manos del Estado y cuyo funcionamiento se estima satisfactorio cuando menos, es la mejor prueba de que el Estado podría encargarse también de explotar los ferrocarriles, con gran ventaja para el público en general.

ARGUMENTOS EN FAVOR DE LA EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EMPRESAS PARTICULARES

A las razones que acaban de apuntarse, opusieron las siguientes, en la información abierta por la Comisión italiana, los elementos contrarios a la explotación directa de los ferrocarriles por el Estado:

La idea de que, por la importancia económica, política y militar de los ferrocarriles, debía estimarse la explotación de los mismos como función privativa del Estado, es abstracta y descansa sobre un equivocado concepto de los hechos y de la misión de aquél, basándose esencialmente en las teorías socialistas que implicarían la imposición al país de un verdadero absolutismo.

La explotación de los ferrocarriles es en realidad la resultante de una serie de hechos económicos, cuyo origen y cuyos fines son esencialmente industriales y comerciales. Tal explotación constituye una verdadera industria, tanto desde el punto de vista económico como en su aspecto jurídico; y aunque por su importancia, por su propia índole y por su estrecha relación con los intereses públicos ha de constituir en cierto modo un monopolio, resultan de hecho tan atenuados los inconvenientes de entregar el mismo a empresas privadas, no sólo por la competencia de otros medios de comunicación constantes y poderosos, muchas veces, como son los transportes marítimos en una nación peninsular, sino también por la intervención que ejerce el Estado reglamentando y fiscalizando la expresada explotación, que el supuesto monopolio queda prácticamente anulado.

Y en cuanto a la calificación de servicio público, que por su trascendencia sobre la economía nacional merece la explotación de los ferrocarriles, nadie podrá negar que, del mismo modo que el

crédito público, cuyo mantenimiento interesa en tan alto grado a toda la sociedad, puede ser y se halla realmente sujeto a los reglamentos y leyes del Estado, sin que éste se convierta en banquero monopolizando los negocios de esa clase, la explotación de los ferrocarriles puede reglamentarse y fiscalizarse también por el Estado en forma que garantice plenamente las conveniencias generales, sin necesidad de que aquél la tome directamente a su cargo.

De hecho, el Estado en Italia reguló la construcción y explotación de ferrocarriles, reservándose una intervención muy minuciosa en los servicios de los mismos; a las deficiencias de los convenios concertados y a la relativa falta de recursos de las Compañías, deben atribuirse las quejas suscitadas por la actuación de las mismas, en lugar de dar por sentada la imposibilidad de acomodar ésta a las necesidades verdaderas del país.

Respecto a tarifas, el Estado determina sus valores máximos para cada clase de viajeros y mercancías, disponiendo de la facultad de aprobar las reducciones que se propongan, medio por el cual puede corregir los abusos y evitar los peligros del monopolio. Es totalmente equivocada la creencia de que si el Estado explotara los ferrocarriles podría reducir considerablemente las tarifas: si una reducción de tarifas hubiera de conducir al aumento del producto neto de las líneas, las Compañías tendrán siempre gran interés en conseguir un resultado tan beneficioso para ellas; en cambio, si el objeto de tal reducción estribara en favorecer el tráfico de determinadas mercancías, incapaces por su naturaleza y precio de sostenerse en el mercado, ni las Compañías podrían, ni el Estado debería consentir tal resolución que, implicando un quebranto efectivo para quien efectúa el transporte, obligaría al Estado a imputarlo al Erario público, imponiendo injustamente la carga correspondiente a la masa de los contribuyentes de la nación.

Las tarifas ferroviarias deben mantenerse entre los límites establecidos por la naturaleza y el valor de las mercancías, por la competencia interior y exterior a que se hallan sujetas las mismas en los mercados de consumo, por las condiciones especiales en que se efectúan los transportes y por los gastos de la explotación que en tan íntima relación se hallan con el interés del capital invertido en la construcción y utillaje de las líneas. El objetivo a que han de tender las tarifas es el de transportar la mayor masa posible de viajeros y mercancías a precios moderadamente remuneradores, sosteniéndose, precisamente, en los tiempos modernos toda industria y comercio ejercido por entidades privadas, gracias a la realización de beneficios mínimos aplicables a un gran número de operaciones comerciales, caso idéntico al de los transportes por ferrocarril.

Los que confían en la reducción de tarifas, en cuanto se halle en manos del Estado la explotación de las vías férreas, olvidan que es el Estado el que por los impuestos establecidos sobre el tráfico ferroviario, y que tanto se resiste a desgravar, encarece más dichas tarifas, corriéndose el riesgo de que, considerando dicho servicio como fuente de ingresos, no vacile, para saldar los presupuestos generales del país, en aumentar las tasas sin más limitación que la de su propia voluntad, por no existir autoridad capaz de refrenarla. Y si en alguna ocasión predominaran tendencias excesivamente proteccionistas en materia de intercambio, por seguro puede darse que, además de los derechos arancelarios, echaría mano el Estado de las tarifas ferroviarias, estableciéndolas en la forma necesaria para favorecer, tal vez con exceso, la producción nacional. No dejarían tampoco los políticos de valerse de este medio para proteger determinados intereses y localidades, a fin de acrecentar su prestigio y asegurar éxitos electorales. De suerte que las tarifas en manos del Estado quedarían fatalmente expuestas a todas las influencias burocráticas, fiscales y políticas.

Engañosa también es la esperanza de obtener del Estado trenes más frecuentes, rápidos y confortables. Cuando estas pretensiones resultan realmente justificadas por las necesidades del tráfico, las Compañías tienen, y tendrán siempre, gran interés en atenderlas, para aumentar los productos de sus líneas. Pero es el caso que muchas de las pretensiones de este género no son ni deben ser

motivadas por la importancia del tráfico, teniendo, por el contrario, el carácter de caprichosas e infundadas exigencias, a las que el Estado le sería difícil resistir ante los apremios de los políticos, deseosos de obtener la creación de trenes onerosos para la explotación, a fin de complacer a sus electores; citándose en la información italiana el caso del tren directo de los Abruzzos a Roma, que transportaba, en promedio, un cuarto de viajero de primera clase, un viajero de segunda y tres cuartos de viajero de tercera, o sea, dos viajeros diarios, cuando la circulación del tren ocasionaba un gasto, diario también, de 800 liras.

Por lo que a las necesidades estratégicas se refiere, demostraron las informaciones recibidas por la Comisión italiana, que en las guerras de aquella península había sido tan eficaz y provechosa la actuación de las Compañías como la del propio Estado, para asegurar la defensa nacional, y que ningún obstáculo habían opuesto las primeras al segundo para atender sus deseos, por lo que a este extremo se refiere, tanto en tiempo de paz como en tiempo de guerra, en la inteligencia de que si para las necesidades militares hicieren falta vehículos especiales, lógico y natural parece que al Ministerio de la Guerra y al Estado incumba exclusivamente la adquisición del expresado material en forma que no grave los resultados económicos de la explotación ferroviaria propiamente dicha.

Las importantísimas empresas industriales de explotación de los ferrocarriles requieren organizaciones administrativas verdaderamente industriales también, y, por lo tanto, sencillas, diligentes y severas, haciéndose preciso que el personal de todas clases tenga clara idea de su responsabilidad y pueda ser nombrado, despedido, premiado o castigado con arreglo a sus merecimientos y aptitudes. Nunca podrá el Estado ajustarse a tales normas, por ser una institución puramente política, cuya misión esencial estriba en favorecer el interés público y defender los derechos políticos, sin atender a miras industriales. De ahí que la Administración pública resulte en extremo complicada por sus formalidades minuciosas y la intervención recíproca y constante de sus organismos, donde han de imperar forzosamente las preocupaciones jerárquicas, resultando aquélla lenta en sus procedimientos, sujetos siempre a trámites dilatorios, y careciendo sus agentes de la libertad de acción necesaria y del acicate que supone el libre juego de los estímulos y sanciones propias para avivar el celo y hacer efectiva la responsabilidad.

Siendo los ferrocarriles un organismo del Estado, los nombramientos y ascensos de todos los agentes adscritos a la explotación de las vías férreas habrían de acomodarse a las reglas establecidas para los empleados públicos, incurriéndose en la profusión abusiva de exámenes y concursos para el reclutamiento de dicho personal, cuyos ascensos se otorgarían preferentemente a la antigüedad, en vez de atender al mérito personal y a las aptitudes especiales de los agentes, que contraerían los hábitos rutinarios de la burocracia, en lugar de verse impulsados por estímulos indispensables para una buena explotación ferroviaria. Los altos puestos se reservarían a funcionarios públicos de elevada categoría, faltos de la experiencia y actividad necesarias y en cierto modo indiferentes a las exigencias de la expresada explotación.

Bien claro se vió, al pasar a manos del Gobierno los ferrocarriles de la Alta Italia, que en poco tiempo perdió el personal de dicha red el celo, los hábitos de trabajo y la rigurosa disciplina a que les había acostumbrado la antigua Compañía. Y como, en general, los empleados del Estado son menos laboriosos que los de las Compañías, sería preciso aumentar su número para atender al servicio de la explotación, cuyos gastos crecerían en la proporción consiguiente, como ocurrió en Bélgica después del rescate de los ferrocarriles y en Inglaterra cuando el Estado tomó a su cargo el servicio telegráfico.

La explotación de los 8.600 kilómetros de líneas que formaban la red de ferrocarriles italianos en 1880, constituía una tarea bastante difícil, no ya para un Gobierno, sino aun para la Compañía mejor organizada. La unidad de dirección conseguida, sometiendo los múltiples y com-

plicados asuntos de dicha explotación a las decisiones de un Consejo de Administración y de una Dirección general establecida en Roma, no podría, en modo alguno, simplificar la buena marcha del servicio, complicándola, por el contrario, con todas la trabas de la centralización, agravadas por la inestabilidad del Jefe supremo, el ministro de Obras públicas, a cuya decisión habrían de someterse todos los proyectos y planes de reformas y mejoras.

Los datos examinados por la Comisión italiana permitían asegurar que la explotación de los ferrocarriles por el Estado resulta siempre más cara que la de las compañías privadas. En 1874-1875, el coeficiente de explotación fué de 67 por 100 para los ferrocarriles del Estado belga, y de 55 por 100 solamente para la red de la Alta Italia explotada por una Compañía. Las redes explotadas durante el año 1876 por varios Estados. citados en el informe de la Comisión, con tarifas más elevadas que las de Bélgica, daban para el coeficiente de explotación un promedio del 61 por 100, que se reducía al 52 por 100 para otras líneas que también se mencionaban, administradas por empresas privadas.

De explotarse por el Estado los ferrocarriles, los presupuestos generales de la nación se hallarían expuestos a gran incertidumbre y perturbación, como lo demostró Lord Derby en el Parla mento inglés, haciéndose totalmente imposible establecer sobre una base segura las previsiones al efecto necesarias. Análogas manifestaciones expuso en Bélgica en la Cámara de Diputados, Monsieur Le Hardy de Beaulieu, insistiendo, al informar sobre el presupuesto de ferrocarriles de 1880, sobre la inestabilidad y la incertidumbre en la evaluación de los productos y de los gastos de una explotación industrial sometida a todas las fluctuaciones de la situación económica del país. Adujéronse, además, ante la Comisión italiana, varios ejemplos, tan patentes como sugestivos, de la influencia perniciosa que las costumbres políticas ejercían sobre la explotación de los ferrocarriles del Estado, tanto en el sentido de ampliar servicios completamente improductivos, como en el de conseguir tarifas especiales en beneficio de determinadas localidades y en perjuicio de otras, a fin de atender intereses y exigencias electorales, demostrándose claramente que las facultades del Estado en materia de ferrocarriles habían sido en parte utilizadas para corromper el sufragio y dañar, al propio tiempo, a la explotación ferroviaria.

CONCLUSIONES ADOPTADAS POR LA COMISIÓN ITALIANA

Grandemente hubieron de influir en el ánimo de la Comisión italiana los argumentos aducidos en contra de la explotación de los ferrocarriles por el Estado, cuando, por unanimidad, acordó declaclarar que era por todos conceptos preferíble confiar aquélla a la industria privada. Al examinar los diversos sistemas por medio de los cuales podía obtener el Estado el concurso de empresas particulares, concedió la Comisión preferencia absoluta a las concesiones, propiamente dichas, sobre los simples arriendos; pero como una buena parte de las líneas italianas pertenecían ya al Estado, que se había impuesto enormes sacrificios para su adquisición o rescate, no podía buenamente la Comisión anular los hechos consumados, decidiéndose contra su voluntad y convicción a proponer el arriendo de las líneas.

Dos procedimientos cabían para el caso: consistía el primero en abonar el Estado a la Compañía arrendataria determinada cantidad anual para que, por cuenta de esta última y como si se tratara de un destajo, se atendieran los gastos de la explotación, percibiendo aquel la totalidad de los productos de la misma; estribaba el segundo en limitar el devengo del Estado a una determinada fracción de los productos de las líneas, en concepto de canon de arriendo, dejando los ingresos restantes a favor de la Compañía que hubiere de tomar a su cargo la explotación para atender por su cuenta y riesgo las atenciones de la misma.

Por el primero de los sistemas indicados había de asumir el Estado todas las eventualidades del negocio, que con el segundo procedimiento debían pesar sobre las Compañías arrendatarias; y como precisamente se trataba de que el Estado eludiera la parte aleatoria de la expresada explotación, inclinóse resueltamente la Comisión italiana en favor de la segunda solución, desechando los convenios propuestos en 1874 por el ministerio Minghetti-Spaventa basados en los principios de la primera.

Convenios propuestos en 1874 por el ministerio Minghetti-Spaventa.—Según estos convenios, que fueron estudiados por la Comisión, el Estado debía entregar a la Sociedad o Sociedades arrendatarias las respectivas líneas en buen estado de conservación, con su material móvil y motor correspondiente en relación con la importancia del tráfico establecido sobre aquéllas, reservándose facultades amplísimas en lo referente a la fijación de tarifas, e imponiendo a la Sociedad arrendataria la obligación de atender a la conservación y vigilancia de la vía y a la buena organización y funcionamiento de todos los servicios de la explotación, entre los cuales se contaban las reparaciones de que hubiere menester todo el material fijo y móvil de las líneas. En justa compensación debía recibir anualmente la Sociedad arrendataria un determinado canon kilométrico, además de otra cantidad proporcional al tráfico de las líneas, obtenida por la aplicación de ciertos precios unitarios a los transportes realmente efectuados, adoptando para la evaluación de estos las unidades corrientes de viajero-kilómetro y tonelada kilométrica de mercancías. Reservábase a favor de la Sociedad arrendataria, para interesarla en el desarrollo del tráfico, una fracción determinada de los productos brutos, destinándose otra parte de los mismos a la constitución de fondos de reserva con los cuales habían de atenderse los gastos ocasionados por las renovaciones de la vía.

La Comisión parlamentaria que en 1874 había examinado estos proyectos de convenios, los informó en el sentido de que la complicación excesiva e innecesaria de las condiciones establecidas para la explotación de las líneas y las cargas harto pesadas que se imponían al Estado por tal concepto, constituían defectos de tanta gravedad que aconsejaban desechar dichos proyectos, máxime teniendo en cuenta otros varios inconvenientes que podían asimismo objetarse, aunque no llegaran a alcanzar la importancia de los dos anteriormente señalados.

Del mismo parecer fué la Comisión de 1878, haciendo observar las grandes dificultades existentes para dar forma contractual a los arriendos de ferrocarriles establecidos sobre tales bases, dificultades relativas no sólo a la adopción de procedimientos suficientemente equitativos para computar los gastos de explotación, sino también a las consecuencias del hecho de no pertenecer la red explotada a la Sociedad arrendataria, que no habría de tener gran interés en mejorarla a fin de fomentar el consiguiente desarrollo del tráfico, ya que puesta la Compañía en la alternativa de acometer gastos considerables para la ampliación de las estaciones, refuerzo de la vía, aumento de su material móvil, etc., etc., ante la esperanza de beneficios eventuales y difíciles de calcular, o de renunciar a tales beneficios evitando los expresados gastos, forzosamente había de inclinarse dicha Sociedad hacia esta última solución, sobre todo en cuanto se hallara próximo a expirar el plazo de su arriendo.

La mayor minuciosidad y precisión en los términos del contrato, no podía evitar, a juicio de la Comisión, cierta vaguedad en las cláusulas relativas a la entrega del ferrocarril en buen estado al finalizar dicho plazo, estimando, por el contrario, surgirían interpretaciones distintas por una y otra parte contratante que habían de originar conflictos y litigios.

Convenios propuestos en 1877 por el ministerio Depretis.—Proponía el ministro Depretis en los proyectos de convenios sometidos a la deliberación del Parlamento en 1877, y que también estudió

la Comisión de 1878-81, agrupar todas las líneas italianas en dos redes llamadas Mediterránea y Adriática, que habían de extenderse a lo largo de la península y a cada lado de la misma.

Fijábanse en 150 millones de liras anuales los productos brutos de ambas redes, de los que debían abonar las Sociedades arrendatarias el 30 por 100 al Estado, quedando el resto a favor de dichas Compañías para atender a los gastos de sus explotaciones respectivas.

Estipulábanse también determinadas variaciones en el canon a percibir por el Estado, regulado por el precio medio a que hubiera de pagarse el carbón de Cardiff necesario para la tracción de los trenes. Establecíase, además, una serie de tarifas a las que debían acomodarse las Compañías arrendatarias, pudiendo introducir en ellas, previa aprobación del Gobierno, las rebajas que creyeran oportunas, rebajas que de ser impuestas por el propio Estado, ocasionando una disminución en los productos brutos de las redes, imponían al Gobierno la obligación de satisfacer una indemnización equivalente a las Compañías. Los aumentos que pudieran sufrir los productos brutos de las líneas habían de distribuirse, asignando el 55 por 100 para las Compañías y el 45 por 100 restante para el Estado. Y en el caso de obtener el capital social de aquellas beneficios superiores al 7,50 por 100, la mitad de tales excesos debía ser abonada al Estado.

Esta combinación dejaba a cargo de las Compañías arrendatarias todos los gastos ordinarios y extraordinarios de la explotación, salvo los relativos al establecimiento de dobles vías y nuevas estaciones; a las ampliaciones del material fijo de estas últimas y de sus diversos edificios; a la sustitución de obras de arte provisionales por otras definitivas; a la renovación de los carriles de hierro por otros de acero; al aumento de material móvil en caso de manifiesta insuficiencia del mismo; y a la reparación de los desperfectos debidos a causas de fuerza mayor, como terremotos, inundaciones, etc., etc.

Se dejaba a las Compañías la facultad de fijar los horarios e itinerarios de los trenes.

En cuanto a tarifas, debían acomodarse a las incluídas en el contrato, el cual mereció favorable acogida por parte de la Comisión parlamentaria de 1878-81, expresando ésta, sin embargo, ciertas dudas respecto a la exactitud y equidad del sistema propuesto para el reparto de los productos brutos de las líneas, en consonancia con las variaciones que los mismos pudieran sufrir.

Bases propuestas por la Comisión para el arriendo de los ferrocarriles italianos.—Después de expresar la necesidad de establecer los convenios para la explotación de los ferrocarriles italianos en forma clara y sencilla, que redujera al mínimo posible los riesgos impuestos al Estado, evitando toda causa de discusión o desacuerdo entre ambas partes contratantes, la Comisión de 1878-81 propuso, para los referidos convenios, las siguientes bases:

El material móvil, así como todo el mobiliario de las estaciones, debía pertenecer en propiedad a la Compañía arrendataria, la que había de tomar a su cargo los gastos de explotación, o sean, los referentes a la vigilancia y conservación de los edificios y material fijo y móvil de las líneas, así como todos los relativos al tráfico y a la tracción.

Debía constituirse un fondo de reserva para hacer frente a los gastos exigidos por el desarrollo del tráfico, y otro fondo de renovación para atender a la del material fijo y móvil, mediante la asignación de una determinada fracción de los productos brutos anuales, fijando, al efecto, los tantos por ciento correspondientes del producto bruto respectivamente destinados a la adquisición del material móvil que fuera necesario; a la renovación de la vía; a las ampliaciones y mejoras de las líneas; así como a las reparaciones extraordinarias de que hubieren de ser objeto por causas de fuerza mayor; y, por último, a la explotación de las nuevas líneas que se construyeran, a fin de cubrir las insuficiencias de sus productos con los sobrantes obtenidos en las anteriormente existentes.

Por el primero de los sistemas indicados había de asumir el Estado todas las eventualidades del negocio, que con el segundo procedimiento debían pesar sobre las Compañías arrendatarias; y como precisamente se trataba de que el Estado eludiera la parte aleatoria de la expresada explotación, inclinóse resueltamente la Comisión italiana en favor de la segunda solución, desechando los convenios propuestos en 1874 por el ministerio Minghetti-Spaventa basados en los principios de la primera.

Convenios propuestos en 1874 por el ministerio Minghetti-Spaventa.—Según estos convenios, que fueron estudiados por la Comisión, el Estado debía entregar a la Sociedad o Sociedades arrendatarias las respectivas líneas en buen estado de conservación, con su material móvil y motor correspondiente en relación con la importancia del tráfico establecido sobre aquéllas, reservándose facultades amplísimas en lo referente a la fijación de tarifas, e imponiendo a la Sociedad arrendataria la obligación de atender a la conservación y vigilancia de la vía y a la buena organización y funcionamiento de todos los servicios de la explotación, entre los cuales se contaban las reparaciones de que hubiere menester todo el material fijo y móvil de las líneas. En justa compensación debía recibir anualmente la Sociedad arrendataria un determinado canon kilométrico, además de otra cantidad proporcional al tráfico de las líneas, obtenida por la aplicación de ciertos precios unitarios a los transportes realmente efectuados, adoptando para la evaluación de estos las unidades corrientes de viajero-kilómetro y tonelada kilométrica de mercancías. Reservábase a favor de la Sociedad arrendataria, para interesarla en el desarrollo del tráfico, una fracción determinada de los productos brutos, destinándose otra parte de los mismos a la constitución de fondos de reserva con los cuales habían de atenderse los gastos ocasionados por las renovaciones de la vía.

La Comisión parlamentaria que en 1874 había examinado estos proyectos de convenios, los informó en el sentido de que la complicación excesiva e innecesaria de las condiciones establecidas para la explotación de las líneas y las cargas harto pesadas que se imponían al Estado por tal concepto, constituían defectos de tanta gravedad que aconsejaban desechar dichos proyectos, máxime teniendo en cuenta otros varios inconvenientes que podían asimismo objetarse, aunque no llegaran a alcanzar la importancia de los dos anteriormente señalados.

Del mismo parecer fué la Comisión de 1878, haciendo observar las grandes dificultades existentes para dar forma contractual a los arriendos de ferrocarriles establecidos sobre tales bases, dificultades relativas no sólo a la adopción de procedimientos suficientemente equitativos para computar los gastos de explotación, sino también a las consecuencias del hecho de no pertenecer la red explotada a la Sociedad arrendataria, que no habría de tener gran interés en mejorarla a fin de fomentar el consiguiente desarrollo del tráfico, ya que puesta la Compañía en la alternativa de acometer gastos considerables para la ampliación de las estaciones, refuerzo de la vía, aumento de su material móvil, etc., etc., ante la esperanza de beneficios eventuales y difíciles de calcular, o de renunciar a tales beneficios evitando los expresados gastos, forzosamente había de inclinarse dicha Sociedad hacia esta última solución, sobre todo en cuanto se hallara próximo a expirar el plazo de su arriendo.

La mayor minuciosidad y precisión en los términos del contrato, no podía evitar, a juicio de la Comisión, cierta vaguedad en las cláusulas relativas a la entrega del ferrocarril en buen estado al finalizar dicho plazo, estimando, por el contrario, surgirían interpretaciones distintas por una y otra parte contratante que habían de originar conflictos y litigios.

Convenios propuestos en 1877 por el ministerio Depretis.—Proponía el ministro Depretis en los proyectos de convenios sometidos a la deliberación del Parlamento en 1877, y que también estudió

la Comisión de 1878-81, agrupar todas las líneas italianas en dos redes llamadas Mediterránea y Adriática, que habían de extenderse a lo largo de la península y a cada lado de la misma.

Fijábanse en 150 millones de liras anuales los productos brutos de ambas redes, de los que debían abonar las Sociedades arrendatarias el 30 por 100 al Estado, quedando el resto a favor de dichas Compañías para atender a los gastos de sus explotaciones respectivas.

Estipulábanse también determinadas variaciones en el canon a percibir por el Estado, regulado por el precio medio a que hubiera de pagarse el carbón de Cardiff necesario para la tracción de los trenes. Establecíase, además, una serie de tarifas a las que debían acomodarse las Compañías arrendatarias, pudiendo introducir en ellas, previa aprobación del Gobierno, las rebajas que creyeran oportunas, rebajas que de ser impuestas por el propio Estado, ocasionando una disminución en los productos brutos de las redes, imponían al Gobierno la obligación de satisfacer una indemnización equivalente a las Compañías. Los aumentos que pudieran sufrir los productos brutos de las líneas habían de distribuirse, asignando el 55 por 100 para las Compañías y el 45 por 100 restante para el Estado. Y en el caso de obtener el capital social de aquellas beneficios superiores al 7,50 por 100, la mitad de tales excesos debía ser abonada al Estado.

Esta combinación dejaba a cargo de las Compañías arrendatarias todos los gastos ordinarios y extraordinarios de la explotación, salvo los relativos al establecimiento de dobles vías y nuevas estaciones; a las ampliaciones del material fijo de estas últimas y de sus diversos edificios; a la sustitución de obras de arte provisionales por otras definitivas; a la renovación de los carriles de hierro por otros de acero; al aumento de material móvil en caso de manifiesta insuficiencia del mismo; y a la reparación de los desperfectos debidos a causas de fuerza mayor, como terremotos, inundaciones, etc., etc.

Se dejaba a las Compañías la facultad de fijar los horarios e itinerarios de los trenes.

En cuanto a tarifas, debían acomodarse a las incluídas en el contrato, el cual mereció favorable acogida por parte de la Comisión parlamentaria de 1878-81, expresando ésta, sin embargo, ciertas dudas respecto a la exactitud y equidad del sistema propuesto para el reparto de los productos brutos de las líneas, en consonancia con las variaciones que los mismos pudieran sufrir.

Bases propuestas por la Comisión para el arriendo de los ferrocarriles italianos.—Después de expresar la necesidad de establecer los convenios para la explotación de los ferrocarriles italianos en forma clara y sencilla, que redujera al mínimo posible los riesgos impuestos al Estado, evitando toda causa de discusión o desacuerdo entre ambas partes contratantes, la Comisión de 1878-81 propuso, para los referidos convenios, las siguientes bases:

El material móvil, así como todo el mobiliario de las estaciones, debía pertenecer en propiedad a la Compañía arrendataria, la que había de tomar a su cargo los gastos de explotación, o sean, los referentes a la vigilancia y conservación de los edificios y material fijo y móvil de las líneas, así como todos los relativos al tráfico y a la tracción.

Debía constituirse un fondo de reserva para hacer frente a los gastos exigidos por el desarrollo del tráfico, y otro fondo de renovación para atender a la del material fijo y móvil, mediante la asignación de una determinada fracción de los productos brutos anuales, fijando, al efecto, los tantos por ciento correspondientes del producto bruto respectivamente destinados a la adquisición del material móvil que fuera necesario; a la renovación de la vía; a las ampliaciones y mejoras de las líneas; así como a las reparaciones extraordinarias de que hubieren de ser objeto por causas de fuerza mayor; y, por último, a la explotación de las nuevas líneas que se construyeran, a fin de cubrir las insuficiencias de sus productos con los sobrantes obtenidos en las anteriormente existentes.



Independientemente de las reservas referidas, debían las Sociedades arrendatarias constituir las de carácter estatutario, exigidas por la importancia de los servicios puestos a su cargo.

Los productos brutos de las líneas, una vez deducidas las fracciones de los mismos destinadas a la constitución de las reservas, debían destinarse: por una parte, a saldar los gastos de explotación, así como los intereses y amortización de los capitales, al efecto invertidos por la Sociedad arrendataria; y por otra, a remunerar en lo posible el capital de primer establecimiento aportado por el Estado. En el caso de exceder de determinado tanto por ciento de su capital social los beneficios realizados por la Sociedad arrendataria, debía prorratearse dicho exceso entre el Estado y la expresada Sociedad.

Habìan de formar parte integrante del contrato las tarifas generales aplicables a los transportes ferroviarios, con las condiciones de aplicación correspondientes, tarifas cuyas tasas no podían ser aumentadas a petición de una u otra de las partes contratantes, sin obtener previamente la aprobación del Parlamento. Podía, sin embargo, la Sociedad arrendataria proponer y someter a la decisión del Gobierno las reducciones de tarifas que estimara oportunas para favorecer el desarrollo del tráfico. El Estado, por su parte, en casos especiales y cuando el interés general del país lo reclamara, se reservaba la facultad de ordenar a la Sociedad arrendataria la aplicación de tarifas inferiores a las generales figuradas en el contrato, cabiéndole a dicha Sociedad el derecho de imputar al Estado, en el caso de no aceptar aquélla las expresadas reducciones de tarifas, tanto los beneficios como las pérdidas que pudieran dimanar de las referidas reducciones.

Debía crearse en el Ministerio de Obras públicas un Consejo especial para la tarificación ferroviaria, compuesto de altos funcionarios y notabilidades del comercio y de la industria, a fin de estudiar todas las cuestiones relativas a la referida tarificación.

Precisaba detallar en los convenios, con la mayor claridad posible, las obligaciones de la Sociedad arrendataria, así como los derechos del Estado, para el establecimiento del número, composición y velocidad de los trenes de cada línea.

La duración del contrato debìa ser de sesenta años, pudiendo dividirse en dos períodos de treinta, al final de cada uno de los cuales podía rescindirlo cada una de ambas partes contratantes, creyéndose de gran conveniencia la fijación de un plazo bastante largo para el arriendo, a fin de asimilar en lo posible las condiciones del mismo a las de una concesión propiamente dicha, para estimular las iniciativas de la Sociedad arrendataria en cuanto implicara la realización de los gastos considerables requeridos para la mejora de las líneas, ante la seguridad de contar con el lapso de tiempo necesario para el disfrute de los beneficios correspondientes a las expresadas mejoras.

Con la adopción de las bases citadas estimaba la Comisión que resultaría en extremo sencilla la acción fiscalizadora del Estado, ya que había de bastar la comprobación de los productos brutos de las líneas arrendadas, sin preocuparse de los gastos ocasionados por la explotación de las mismas, salvo en lo referente a la inversión de los fondos de reserva; y en cuanto al beneficio neto, cuya participación eventual correspondía al Estado, en el caso de exceder de cierto límite dicho beneficio, la determinación del mismo había de resultar siempre tarea en extremo fácil, mediante una simple comprobación de las cuentas generales de la respectiva Sociedad.

Convenios de 1884-1885.—Bases esenciales de los mismos.

A las bases propuestas por la Comisión especial de 1878-1881 se acomodaron en su esencia los convenios de 1884 (1), aprobados por la ley de 27 de Abril de 1885, para el arriendo de los ferrocarriles, reservándose el Estado, según el texto de los mismos, la propiedad de todas las líneas y de su material móvil y fijo y cediéndolas en arriendo, por un plazo de sesenta años, divisible en tres períodos de veinte, al final de cada uno de los cuales podía cualquiera de las partes contratantes denunciar el convenio, mediante aviso dado con dos años de antelación.

Las líneas peninsulares se agrupaban en dos redes, llamadas Mediterránea y Adriática, correspondiendo a la primera las internacionales de Ventimiglia-Mont Cenis y Novara-Pino, así como casi todas las que terminaban en el litoral mediterráneo, a excepción de las de Liorna y Nápoles, adjudicadas a la Sociedad Adriática, constituída sobre la base de la antigua Compañía de los ferrocarriles Meridionales, cuya red pertenecía ya a la expresada Sociedad, circunstancia que permitía al Estado eludir el rescate de la misma. Y así como la red Adriática llegaba al Mediterráneo, como ya se ha dicho, por Liorna y por Nápoles, la Mediterránea, a su vez, se extendía hasta el Adriático en Brindisi y Tarento, existiendo en Roma, Milán, Pavía, Plasencia, Florencia, Liorna, Nápoles, Tarento y Brindisi, estaciones comunes a las dos redes citadas. Común era también a ambos el trozo de Milán-Chiasso para facilitar a una y otra el acceso a la línea del San Gotardo.

Las líneas orientales de la isla de Sicilia se cedían en arriendo a otra Compañía, continuando las de la parte occidental de dicha isla, así como las de Cerdeña, en manos de las antiguas Sociedades concesionarias.

Constituían la red Adriática 5.863 kilómetros, de los cuales 1.692 formaban anteriormente parte de la red de la Alta Italia; 624, de la de los ferrocarriles Romanos; 1.633, de la de los Meridionales; correspondiendo los 1.914 restantes a las líneas complementarias, de las que sólo se hallaban totalmente terminados 33 kilómetros.

La red Mediterránea alcanzaba un desarrollo de 6.074 kilómetros, de los que se hallaban en explotación 4.106, y en construcción los 1.968 restantes, constituídos por las líneas complementarias en construcción. De los 4.106 en explotación, correspondían 1.521 a las líneas de la Alta Italia; 1.068, a la red Romana; 738, a las líneas de Calabria y Sicilia; 87, a la red de ferrocarriles Meridionales; 456, a diversas líneas sueltas, de las que el Estado era copropietario y se explotaban por unas u otras Administraciones; y 236 a la red complementaria o secundaria.

La red Siciliana comprendía 599 kilómetros en explotación y 523 de líneas complementarias en construcción o en estudio, sumando en conjunto 1.122 kilómetros.

Las Compañías arrendatarias debían comprar al Estado el material móvil y los acopios de diversos materiales pertenecientes al mismo, mediante tasación previa, que llegó a importar unos 250 millones de liras en números redondos, debiendo correr a cargo de aquéllas el expresado material, imputando a la cuenta de explotación los gastos por tal concepto ocasionados.

El Estado, a su vez, había de invertir el producto de la venta referida en la adquisición de nuevo material y en la ejecución de obras complementarias o de mejoras que se estimasen necesarias para atender las exigencias del tráfico y para fomentar su desarrollo.

Los productos brutos de las líneas, estimados en 112 millones de liras anuales para la red Mediterránea, y en 100 millones para la Adriática, debían repartirse a razón del 62,50 por 100 para las Compañías, a fin de atender los gastos corrientes de la conservación y explotación de las líneas, y

(1) Los convenios con las dos empresas explotadoras de las redes Adriática y Mediterránea son de fecha 23 de Abril de 1884, y el de la red Siciliana de 11 de Junio del mismo año.

del 27,50 por 100 para el Estado en concepto de canon de arriendo de sus pertenencias, reservándose el 10 por 100 restante para la constitución de fondos de reserva, especialmente destinados a las renovaciones de la vía, a las adquisiciones de material móvil y motor, a las mejoras y ampliaciones de las estaciones y líneas y a las reparaciones de carácter extraordinario.

Los aumentos que pudieran experimentar, sobre las cifras citadas, los productos brutos de las líneas hasta el límite de 10 millones para cada red, habían de repartirse a razón del 56 por 100 para las Compañías, del 28 por 100 para el Estado, y del 16 por 100 para reforzar los fondos de reserva; pasado dicho límite habían de prorratearse los aumentos de producto, asignando el 50 por 100 para la Compañía arrendataria, el 6 por 100 para la reducción general de las tarifas establecidas por la misma, y el 44 por 100 restante para los fondos de reserva.

El producto bruto de la red Siciliana se estimó en ocho millones de liras, debiendo repartirse a razón del 82 por 100 para la Compañía, del 3 por 100 para el Estado, y del 15 por 100 para los fondos de reserva. Los aumentos de los productos brutos de dicha red, hasta el límite de seis millones, debían prorratearse a razón del 65 por 100 para la Compañía, del 6 por 100 para el Estado, y del 29 por 100 para los fondos de reserva. Pasado el límite citado, el reparto de los aumentos obtenidos en los productos brutos debía establecerse sobre la base de percibir la Compañía el 64 por 100 y el 16 por 100 el Estado, destinándose el 20 por 100 restante a los fondos de reserva.

Estipulábase, además, para todas las redes, con carácter general, que, en el caso de obtener las Compañías arrendatarias beneficios que les permitieran distribuir a sus accionistas un dividendo superior al 7,50 por 100, debían repartirse por igual entre el Estado y las Compañías las ganancias superiores a dicha renta.

Los gastos y productos correspondientes al trozo de línea común a las redes Mediterránea y Adriática debían repartirse por partes iguales entre ambas Compañías, correspondiendo la dirección de los servicios en dicha línea a la Sociedad Mediterránea, con facultad para la Adriática de hacer circular sus trenes a lo largo de aquélla, sometiendo a la decisión del Gobierno italiano los desacuerdos o dificultades que, con motivo de esta comunidad de explotación, se produjeran.

Los Consejos de Administración de las Compañías referidas, así como los directores y todo el personal técnico y administrativo de las mismas, debían ser de nacionalidad italiana, constituyéndose unos Consejos especiales, compuestos de tres representantes del Gobierno y otros tantos de cada una de las Sociedades arrendatarias antedichas, para distribuir el personal de las distintas líneas, así como el material móvil y los acopios de los almacenes respectivos.

Respecto a las tarifas se aceptaban en un todo las indicaciones de la Comisión de 1878, ya detalladas en otro lugar. Por lo que toca al personal, debían acomodarse las Compañías arrendatarias a las plantillas ya establecidas, respetando los sueldos de aquél, e incumbiéndoles la redacción de un reglamento general para los ascensos, premios, castigos y retiros de todos los agentes, reglamento que había de someterse a la aprobación del Gobierno.

Ferrocarriles complementarios

Desde el año 1873 se había preocupado el Gobierno italiano, de igual modo que los de otros muchos países de Europa, de la ampliación de su red ferroviaria, dictando una ley por la cual se concedía a las nuevas líneas que se construyeran un subsidio anual de 1.000 liras por kilómetro durante treinta y ocho años.

Escasa, por no decir nula, fué la eficacia de dicha ley para fomentar el desarrollo de las redes ferroviarias de Italia, modificándose aquélla en 29 de Julio de 1879 (1), con el propósito de asegurar la

(1) En 25 de Agosto de dicho año de 1879, nombró el Gobierno italiano una Comisión encargada de estudiar la

construcción de 6.000 kilómetros de nuevas líneas llamadas complementarias, que se dividían en cuatro categorías, respectivamente designadas con las denominaciones de nacionales, interprovinciales, provinciales y locales. El Estado tomaba totalmente a su cargo las primeras, subvencionando las restantes con el 90, el 80 y el 60 por 100 de su coste, mientras éste no excediera de 80.000 liras por kilómetro.

Destinó el Estado a las precipitadas subvenciones la suma de 1.268 millones que debían repartirse en veintiún años, disponiendo que las obras se realizaran con la más estricta economía en las de vía normal, y que se adoptara la vía estrecha para las líneas en que por sus condiciones especiales no pudiera emplearse aquélla sin acrecentar exageradamente su coste. Pero los apuros del Tesoro público, agravados por la inexactitud de los presupuestos, notoriamente insuficientes, de muchas líneas, hicieron pronto ilusorios los preceptos de la expresada Ley, y aun cuando por otras de 1881 y 1882 se concedieron facultades al Gobierno para recabar anticipos de fondos de los constructores de las citadas líneas, mediante el abono de intereses a razón del 5 por 100, tales llegaron a ser las dificultades financieras del Estado, que al concertarse los contratos de 1884 sólo se habían construído, como ya se ha dicho, 33 kilómetros de líneas complementarias adscritas a la red Adriática, y 236 kilómetros agregados a la red Mediterránea.

Estimada de conveniencia pública la terminación del plan de ferrocarriles complementarios, aprovechó el Gobierno italiano la ocasión de concertar los convenios de 1884, para imponer a las Sociedades arrendatarias la construcción de las expresadas líneas, en la parte que a cada una correspondiera, a cuyo fin el Gobierno, para procurarse los fondos necesarios, se obligaba a emitir Obligaciones al 3 por 100, asignando 50 millones de liras anuales al pago de los expresados títulos para las líneas de la red Mediterránea, 40 para la red Adriática y 12 para la Siciliana.

Ninguna de estas líneas complementarias debía tenerse en cuenta para la evaluación y prorrateo de los productos brutos de las tres redes establecidas por los convenios de 1884, estipulándose, por el contrario, que los ingresos de las nuevas líneas se repartirían a razón del 50 por 100 para la Compañía arrendataria, 40 por 100 para el Estado y 10 por 100 para los fondos de reserva. Debía, además, abonar el Estado una subvención anual de 3.000 liras por kilómetro construído, mientras el producto bruto kilométrico no llegara al límite de 15.000 liras, pasado el cual habían de incorporarse sucesivamente las nuevas líneas complementarias a la red general correspondiente, sometiéndolas a las mismas condiciones estipuladas para esta última.

La situación al final del segundo período.

El detalle de la situación al final de este período, se encuentra en los datos antes expuestos y en los que más adelante se incluyen en el resumen de los cuatro períodos en que hemos dividido la evolución de la política ferroviaria italiana; no creemos supérfluo, sin embargo, añadir los siguientes que aclaran y completan lo dicho en las páginas anteriores.

La distribución de las líneas adoptadas como base de los convenios de 1884, fué la que expresa el adjunto cuadro. En él se ve la composición de las tres redes en que para su explotación se agruparon aquellas líneas, que constituían la casi totalidad de los ferrocarriles italianos, pues sólo dejan de incluirse las correspondientes a la parte occidental de la isla de Sicilia y las de Cerdeña que, según ya hicimos notar, continuaron en poder de las antiguas Sociedades concesionarias, y sin agregarse, por lo tanto, a ninguna de las Empresas arrendatarias de las tres nuevas redes.

clasificación detallada de los nuevos ferrocarriles secundarios, a que hacía referencia la citada ley de 29 de Julio, así como las economías qoe en su construcción y explotación pudieran introducirse. El notable informe que esta Comisión emitió en 28 de Diciembre siguiente, ha sido, en gran parte, reproducido en el Apéndice al título V. de la presente obra (V. tomo III). No era ésta, según sabemos, la única Comisión que en aquella fecha funcionaba, pues fueron varias las que simultáneamente estudiaron diversos aspectos del complejo problema ferroviario planteado entonces en Italia.

LÍNEAS		REDES				
		Mediterránea. — *Kilómetros.*		Adriática. — *Kilómetros.*		Siciliana. — *Kilómetros.*
Líneas en explotación:						
Líneas pertenecientes al Estado.	Alta Italia.	1.321	3.116	1.417	2.041	»
	F C Romamos	1.057		624		»
	F. C. Calabreses-Sicilianos.	738		»		599
Líneas en que el Estado es copropietario			456		»	»
Líneas concedidas	Alta Italia.	200	298	275	1.908	»
	F. C. Romanos	11		»		»
	F. C. Meridionales.	87		1.633		»
Red complementaria (Estado)			236		33	»
Longitud total, en explotación, de cada red (Enero 1884)			4.106		3.982	599
Líneas complementarias en construcción o en estudio			1.968		1.881	523
Longitud total de cada red			6 074		5.863	1.122
Longitud total del conjunto de las tres redes				13.059		

Resulta de aquí que los ferrocarriles en explotación de las tres redes indicadas, sumaban 8.687 kilómetros en Enero de 1884; y como en la misma fecha, según las estadísticas oficiales, el total de ferrocarriles italianos en explotación era de 9.455 kilómetros, se ve que existía una diferencia de 768 kilómetros. Esta diferencia es debida a que en el cuadro anterior no se han incluído las líneas de la Sicilia occidental y de Cerdeña, por la razón antes expuesta. Con arreglo a dichas estadísticas oficiales, las líneas de la Sicilia occidental sumaban en aquel momento 189 kilómetros, y las de Cerdeña, 414; arrojando un conjunto de.603 kilómetros entre ambos grupos. Los 165 kilómetros de diferencia entre esos 603 y los 768 antes indicados, corresponderán indudablemente a algunas líneas sueltas, o bien obedecerán a uno de esos pequeños errores que es dificilísimo no encontrar cuando se confrontan cuidadosamente dos estadísticas, aun en el caso de que ambas procedan del mismo origen.

Tercer período (1885-1905).

Aplicación de los convenios de 1884-1885.—Dificultades surgidas con tal motivo.

En 1.° de Julio de 1885 empezaron a regir los contratos de arrendamiento de los ferrocarriles italianos, cuyas bases esenciales se han apuntado anteriormente. Coincidió la implantación de este nuevo régimen con la crisis comercial que sufrió Italia en aquella época a causa de la adopción de una política arancelaria francamente proteccionista, que ocasionó la ruptura del Tratado de comercio con Francia, paralizando el movimiento de expansión y desarrollo del tráfico, de que habían venido beneficiándose las explotaciones ferroviarias en años anteriores.

A pesar del grandísimo celo e inteligencia demostrados por la Comisión parlamentaria, de cuyo informe nacieron los expresados convenios, adolecían realmente éstos de capitales defectos, descollando entre ellos su extremada complicación y la sujeción excesiva a la influencia del Estado en que colocaban a las Compañías arrendatarias. Intervenía el primero continuamente, con sus procedimientos peculiares, la gestión de las segundas, dejando, además, de cumplir muchas de las obligaciones que se había impuesto, sin que existiera medio legal eficaz para evitarlo, agravándose la situación por las exigencias con que, al decir de las Compañías, se veían éstas abrumadas constante y no pocas veces injustamente por parte del Estado.

Con los productos brutos de las líneas, cuyo aumento continuo se había descontado con exceso, debían las Empresas, no sólo cubrir los gastos de explotación propiamente dichos, sino atender a las mejoras y perfeccionamientos de todas las instalaciones, pretendiéndose, además, que contri-

buyeran también a la construcción de otros ferrocarriles; a cuyo fin fijaban los convenios las fracciones de los referidos productos que habían de aplicarse a cada uno de los objetivos indicados. Pero es lo cierto que este reparto de los productos brutos no se acomodaba a las verdaderas necesidades de la explotación, cuyos gastos crecían siempre en mayor proporción que los referidos productos, resultando así perjudicadas las Compañías arrendatarias, que no habían de tener interés alguno en fomentar el tráfico de las líneas por la reducción que en definitiva sufrían los productos netos de las mismas. Eran, además, insuficientes los productos brutos con todos sus aumentos para cubrir con ellos tan numerosas atenciones; y como el Estado, que, en caso de insuficiencia, debía aprontar por su cuenta los fondos necesarios, andaba muy remiso por sus agobios financieros, ni pudo llevarse a cabo la construcción de nuevas líneas con la actividad que esperaba el país, ni disponían las Compañías arrendatarias de los recursos precisos para realizar en las líneas antiguas las mejoras de que habían menester.

Concentrada la atención de los legisladores de 1884-85 en el examen de datos y hechos del pasado, dejaron de ver las necesidades presentes y futuras para la explotación de las líneas italianas, que, como todas las del mundo, cuando constituyen redes extensas e importantes, requieren continuos y considerables dispendios, no ya para mantener el equilibrio estático y, por decirlo así, pasivo, que implica la conservación de lo existente, sino para mejorar y ampliar todos los elementos de la explotación, a fin de atender debidamente las crecientes exigencias del tráfico y del público.

Ansía éste, en efecto, mayores comodidades en sus viajes, con el consiguiente aumento del peso muerto de los coches, y mayores aceleraciones en la marcha de los trenes, para las que ha de acrecentarse la potencia y peso de las máquinas, así como la resistencia de todos los elementos de la vía, mediando, además, la circunstancia de que al construirse las lineas italianas se había procurado acomodar las obras y elementos de las mismas a las exigencias de una exagerada economía, pecando, por lo general, de estrechez y pobreza las estaciones, sus edificios, muelles, vías, etcétera, deficiencias todas ellas que no tardaron en ponerse de relieve y que era urgente subsanar.

Para tan grandes y apremiantes necesidades no bastaba, ni con mucho, el 10 por 100 de los productos brutos, reforzado con el 16 por 100 de los aumentos obtenidos en los mismos, asignado por los convenios a las obras de mejora de las líneas, ya que, como ha demostrado siempre la experiencia, a duras penas resultan suficientes, no ya estas fracciones reducidas de dichos productos brutos, sino los aumentos totales de los mismos, para garantizar la renta que han de absorber los empréstitos o ampliaciones del capital social, con que deben atenderse los gastos antedichos, prescindiendo de todo cuanto atañe a la construcción de nuevas líneas. Y como el Estado no facilitaba ni garantizaba los capitales expresados, ni podían las Compañías arrendatarias buscarlos por su cuenta, en atención al carácter precario de sus contratos, permanecían las líneas en situación estacionaria, o poco menos, sin ser objeto de las mejoras que necesitaban, y que el país reclamaba con más viveza cada día.

Bastará un ejemplo, entre muchos, para puntualizar lo que acaba de exponerse. Al Estado incumbía, con arreglo al texto de los convenios, adquirir a su costa el nuevo material móvil que fuere preciso, pero tratando de rehuir aquél los gastos considerables requeridos para el caso, excusaba su resistencia, pretendiendo que las Compañías arrendatarias no obtenían el debido rendimiento del material con que contaban. Suscitábanse, por esta causa, interminables discusiones, que agravaban el mal en vez de remediarlo; y como cada vez más se demostraba la insuficiencia de los fondos de reserva, constituídos en la forma ya expresada, para satisfacer todas las apuntadas necesidades, haciéndose algunas de ellas tan apremiantes que no admitían mayor espera, fué preciso acudir con suma frecuencia al Parlamento italiano para que votara créditos adicionales con que atender los expresados gastos.

En materia de tarifas se hacía también en extremo difícil la gestión de las Compañías arrendatarias, constantemente acosadas por los Gobiernos para conceder rebajas contrarias a sus intereses y a los preceptos de los convenios, sin poder nunca alcanzar el abono de las indemnizaciones al efecto estipuladas.

Acabó de colmar la medída la insuficiencia de los fondos destinados a las instituciones de previsión creadas a favor del personal, fondos que debían nutrirse con determinados descuentos sobre los salarios de este último y con ciertas subvenciones, aportadas tanto por las Compañías arrendatarias como por el Estado. Mostrábase éste tan poco diligente para satisfacer sus débitos en tal materia, como generoso para amparar las pretensiones, cada vez mayores, de los agentes de las Compañías, deseosos de que se redujeran los descuentos por ellos sufridos, cundiendo, con tal motivo, entre el personal, la agitación y el descontento, que, con gran pericia, cuidaron de fomentar los políticos de ideas avanzadas y los propagandistas del socialismo, aconsejando la adopción de medidas tan extremas como la huelga, contingencia no prevista ni sospechada, a pesar de su sagacidad, por ninguna de las personalidades que, con sus informes, estudios y propuestas, habían contribuído a la formalización y concierto de los convenios de 1884-1885.

Con todo esto, mostrábase cada día más descontento el país de la actuación de las Compañías, cuya organización y funcionamiento, estimado por ellas serio y adecuado al servicio que desempeñaban, suscitaba, sin embargo, la animosidad general que las culpaba de tendencias abusivas, inculpación de que ellas se descargaban, afirmando, por el contrario, ser las víctimas de aquella situación confusa y agitada. A la vez se acrecentaba el clamor y la influencia de los partidarios del socialismo de Estado que pretendían confiar a éste directamente la explotación de los ferrocarriles en general, obedeciendo quizás dichas tendencias a los mismos fines que una personalidad suiza apuntaba al ocuparse de este asunto con relación a su país, según ya dijimos en el capítulo anterior.

Informe de la Comisión parlamentaria de 1898-1903.

Cediendo el Gobierno a la presión de unos y otros elementos, acordó someter el estudio del problema a otra Comision parlamentaria, que fué nombrada por Real Decreto de 11 de Noviembre de 1898, recibiendo el encargo de estudiar y proponer la organización que estimara más conveniente para asegurar la explotación de las redes del país, a partir del momento en que expirase el primer plazo de veinte años, ya próximo a su vencimiento, en que, según oportunamente hemos indicado, podían denunciarse los convenios de arriendo que entonces se hallaban en vigor.

Esta Comisión fué presidida por el senador Sr. Saporito, y en 18 de Mayo de 1903, terminados sus trabajos, presentó un notabilísimo informe cuajado de datos en extremos interesantes, en el que se hacía un estudio muy completo del problema y se proponía la solución del mismo.

Los datos de hecho que aparecieron en el informe, no sólo se referían a los ferrocarriles italianos, sino también a los extranjeros; y las conclusiones a que se llegaba no eran meramente teóricas, ni en el orden práctico se limitaban a las líneas generales, sino que se desmenuzaba y detallaba concretamente lo propuesto, fija siempre la mirada en las realidades de la Nación.

Dada la índole de la presente obra, sólo debemos ocuparnos de dos partes del mencionado informe.

* * *

Se refiere la una a los resultados financieros obtenidos por las Compañías y por el Estado durante los diez y siete años transcurridos de 1885 a 1902, es decir, desde que se pusieron en vigor los contratos de arrendamiento que ya conocemos, hasta poco antes de ser redactado el informe de la Comisión. Extractaremos los principales resultados que se exponen en esta parte del Informe.

La Compañía de la red Mediterránea distribuyó a sus accionistas, de 1886 a 1901, un dividendo medio anual de 5,15 por 100, habiendo constituído un fondo de reserva de 15 millones.

La Compañía de la red Adriática repartió durante el mismo período un dividendo medio neto de 6,53 por 100, constituyendo una reserva de ocho millones, aparte de la de 19 millones que poseía como Empresa que era de los ferrocarriles Meridionales cuando en 1885 se encargó de la explotación de la red Adriática, en cuya fecha esa reserva sólo ascendía a ocho millones. El dividendo total, comprendido el correspondiente a esa segunda reserva, fué de 6,85 por 100 neto.

La Compañía explotadora de la red Siciliana distribuyó en el período antes indicado un dividendo medio neto de 6,63 por 100. Su reserva fué de seis millones próximamente.

Los dos años siguientes fueron menos prósperos para las dos primeras Compañías. La Mediterránea no repartió en 1901-1902 más que un 3 por 100 de dividendo, haciendo subir, no obstante, su fondo de reserva a 16 millones; la Adriática distribuyó en 1901-1902, igualmente, un 6 por 100 de dividendo, aumentando su reserva en 300.000 liras y su otra reserva privada en 900.000 liras. La Compañía de la red Siciliana obtuvo un beneficio superior al antes dicho; su dividendo fué de 7 por 100, y el aumento de su fondo de reserva de 400.000 liras.

En cuanto a las cargas de las Compañías, dice el informe del Sr. Saporito que no habían podido evaluarse por falta de los elementos necesarios para determinarlas. Dichas cargas eran: la una, concerniente a la Caja de retiros del personal; y la otra, al Estado, para saldar el déficit de las Cajas de pensiones y para restituirle las sumas que aquél las anticipó en forma de subvenciones.

La Compañía de la red Mediterránea construyó para el Estado dos grupos de vías férreas: uno en 1888, 1889 y 1901, por valor de 180 millones de liras; otro, en 1886, 1900 y 1901, que importó 99 millones de liras.

La Compañía de la red Adriática construyó varias líneas en 1888 y una en 1896, recibiendo 190 millones por las primeras y nueve por la segunda.

La Compañía de la red Siciliana construyó también por cuenta del Estado un grupo importante de vías férreas por valor de más de 82 millones, pero no lo hizo directamente, sino que, en virtud de las cláusulas del pliego de condiciones, contrató la construcción con la Empresa Marsaglia. El contrato con esta Empresa fué tan oneroso para la Compañía Siciliana que, lejos de obtener ningún beneficio, experimentó, por el contrario, pérdidas considerables.

Los resultados financieros del Estado en la explotación de esas grandes redes durante el período de contratos de arrendamiento a que venimos refiriéndonos, consistían esencialmente, con arreglo a las condiciones establecidas en los mismos, en la participación de aquél en los productos brutos. Con respecto a las redes principales Mediterránea y Adriática, el Estado percibió el 27 por 100 del producto bruto inicial, y el 28 por 100 del producto bruto suplementario. De la red principal de Sicilia, le correspondió al Estado el 3 por 100 y el 6 por 100, respectivamente, de dichos productos. En cuanto a las redes secundarias, los tantos por ciento de los productos brutos correspondientes al Estado, fueron: el 40 por 100 en las pertenecientes a las dos primeras redes, y el 20 por 100 en las de la Siciliana.

La longitud total de las tres redes principales, que era de 7.608 kilómetros en 1885, pasó a ser al final del período que se considera de 9.687 kilómetros; el producto bruto total de 203.212.816 liras al principio, se convirtió en 286.219.174 liras. El beneficio del Estado osciló entre 54.055.791 y 62.149.034 liras, dando un promedio de 26,55 por 100 del producto bruto.

La longitud total de las tres redes secundarias, que era de 621 kilómetros, alcanzó al fin de los diez y siete años que se computan, 3.065 kilómetros; el producto bruto total pasó de 1.763.500 a 18.792.597 liras; pero la explotación fué improductiva para el Estado, y la pérdida se elevó de uno a seis millones, dando un promedio de 32 por 100 del producto.

El conjunto de la explotación de todas las redes principales y secundarias, dió al Estado en el repetido período los resultados siguientes:

El desarrollo de las líneas de ferrocarriles aumentó de 9.233 a 12.680 kilómetros (1); el producto bruto total ascendió a 4.291.681.871 liras, con un aumento de 208.799.327 liras por año; el producto kilométrico anual osciló entre 9.802 y 24.505 liras.

El producto neto del Estado varió entre 52.279.573 y 58.987.063, ascendiendo en total a 985.004.539 liras, con un promedio anual de unos 58 millones. De este producto hay que deducir las sumas que el Estado otorgó a los concesionarios de los ferrocarriles privados comprendidos en las tres redes, las que oscilaron entre 4,3 y 7 millones anuales, con un promedio de 4.808.000 liras y sumando un total de 82 millones.

Resulta, pues, que el producto neto entregado al Estado por las Compañías de ferrocarriles, osciló entre unos 48 millones (1885-1886) y más de 62 millones (1901-1902). Así, mientras que el producto creció de 209 a cerca de 312 millones, el beneficio obtenido por el Estado aumentó de 48 a 62 millones, suponiendo un 20,23 por 100 del producto bruto.

El producto neto del Estado, después de haber cubierto las cargas asumidas por él, relativas a la reorganización de las Cajas de retiros y al aumento de los patrimonios, no alcanzó más que a un promedio de 47 millones anuales. En 1901-1902 fué de 49.100.000 liras, siendo el tanto por ciento, antes indicado, de 15,75.

En conclusión, los resultados obtenidos por el Estado, durante los diez y siete años transcurridos de 1885 a 1902, pueden resumirse del modo siguiente: El producto bruto, debido al mayor desarrollo de las líneas y del tráfico ferroviario, pasó de 206 a 302 millones. El beneficio anual del Estado no excedió de 49 millones. Y como, según los cálculos de la Comisión parlamentaria, las vías férreas habían costado 5.826 millones, ese beneficio neto anual del Estado, de 49 millones, apenas representa el 0,84 por 100 del capital empleado.

* * *

El capítulo XI del Informe de la Comisión discute cuál de los dos sistemas de explotación puede considerarse más conveniente: si la explotación por el Estado, o por Compañías privadas.

Juzgamos ese capítulo de un interés tan excepcional, qne lo reproducimos íntegramente, como apéndice, al final del presente.

Como podrá ver el lector, la Comisión, prescindiendo de disquisiciones teóricas y ateniéndose sólo al caso práctico en presencia del cual se encontraba, propuso, como solución más conveniente a su juicio, la renovación de los arriendos de las líneas, o sea, el mantenimiento del sistema ya en vigor, mejorándolo, mediante la modificación de varias de las cláusulas de los contratos entonces vigentes, para subsanar los defectos que la experiencia había puesto de manifiesto.

Las cláusulas que debían, al efecto, revisarse, eran las relativas al evalúo de los gastos de explotación en función de los productos brutos de las redes; las referentes a la constitución e intervención de los fondos de reserva para obras de ampliación y mejora de las líneas; las que afectaban a la tarificación de los transportes; y las que establecían los derechos y obligaciones de las Sociedades arrendatarias, en concordancia con los derechos y obligaciones del Estado, con la adopción de procedimientos sencillos y eficaces para evitar ingerencias y extralimitaciones abusivas por parte de cada uno de ambos contratantes.

---

(1) Claro es que estas cifras del Informe de la Comisión, han de referirse a las líneas afectas a las tres grandes redes que se consideran, pues el total de ferrocarriles era mayor en esa fecha. (Véanse cuadros estadísticos).

Sucesos que influyeron decisivamente en las resoluciones de los Poderes públicos. Promulgación de la ley de explotación de los ferrocarriles por el Estado.

REIVINDICACIONES DE LOS AGENTES FERROVIARIOS

Según puede verse en el Apéndice I de este capítulo, la Comisión parlamentaria de 1898-1903 tuvo muy en cuenta, al emitir su informe, tanto las cuestiones relativas al personal ferroviario, como la tendencia manifestada por grandes sectores de la opinión pública en favor de la explotación por el Estado.

Aquellas cuestiones y esta tendencia dieron origen a sucesos cuya gravedad fué en aumento a partir de la presentación del referido informe. Trataremos de reasumirlos brevemente.

Instigado según unos, secundado según otros, y, de hecho, siempre de acuerdo con los políticos de la extrema izquierda, trataba el personal de ferrocarriles de alcanzar a toda costa mejoras en sus salarios, condiciones menos molestas en sus tareas y servicios, y garantías más seguras para el ejercicio de sus cargos y el adelanto en sus carreras.

Estatuían sobre tales extremos los contratos de 1884 que las Compañías arrendatarias no podían reducir los sueldos o jornales de los ferroviarios que, hallándose al servicio del Estado, debían pasar al de dichas Compañías; en términos que, si a consecuencia de una determinada reorganización de servicios se redujera con carácter general el salario asignado a ciertos cargos, debían abonar las Compañías a los titulares de los mismos, procedentes de las líneas anteriormente explotadas por el Estado, un sueldo suplementario equivalente a la diferencia entre los consignados en las plantillas primitivas y en las reformadas.

Debían también las Compañías arrendatarias, para asegurar el cumplimiento del expresado precepto, someter a la aprobación del Gobierno las plantillas del personal de todos sus servicios, estudiando, además, la formalización de un Reglamento especial a que habían de acomodarse los premios y castigos del expresado personal, así como los ascensos y derechos pasivos; reglamento para cuya implantación era preciso, también, recabar la aprobación del ministro del ramo.

La aplicación de tales normas, qne en los primeros años del arriendo no dió lugar a ningún incidente digno de mención, suscitó, a partir de 1900, varias cuestiones de carácter particular en su origen, pero que no tardaron en tomar aspecto general o colectivo. Aducían los agentes, así como los agitadores políticos, que las Compañías no cumplimentaban debidamente los pactos de sus contratos relativos a la situación del personal; desestimando el Gobierno, en los primeros tiempos, todas las quejas o reclamaciones por tal concepto formuladas, por juzgarlas sin fundamento y procedente la interpretación dada por las Compañías a tales pactos. Pero no tardó en rectificar este criterio cierto ministro, acudiendo entonces las Compañías ante la Comisión arbitral creada para dirimir todas las cuestiones que pudieran suscitarse sobre la interpretación y alcance de las cláusulas y condiciones de los contratos aludidos, Comisión que, sin vacilar, declaró firme y buena la tesis sostenida por las Compañías. Contra esta decisión arbitral protestaron en el Parlamento los representantes de los partidos avanzados, que sostenían a todo trance las reclamaciones de los agentes descontentos, consiguiendo del Gobierno que no aceptara el fallo de la Comisión arbitral, pasándose el pleito al Tribunal Supremo del Reino.

AMENAZAS DE HUELGA. — MILITARIZACIÓN DE LOS AGENTES FERROVIARIOS.—CONCILIACIÓN POSTERIOR

Así las cosas, los agentes ferroviarios, en actitud cada vez más amenazadora, llegaron a presentar un «ultimátum» a las Compañías, fijándoles un plazo breve e improrrogable para dar al personal las satisfacciones a que creía tener derecho.

Examinaron aquéllas tales peticiones, accediendo a algunas de éstas, como fueron ciertos aumentos de salarios, a los cuales acomodaron los presupuestos de gastos de 1902, declarando, sin embargo, que su situación financiera no les permitía rebasar los límites de las concesiones en tal materia otorgadas.

No se dieron con ello por satisfechos los descontentos, decidiéndose entonces las Compañías a pedir al Estado, como propietario de las líneas y consocio de la explotación de las mismas, cuyos productos brutos percibía, en parte, con un constante aumento en sus beneficios por tal concepto, cuando las Compañías venían soportando gastos cada vez mayores y en extremo inquietantes para su existencia, que tomara directamente sobre sí las cargas imputables a la total satisfacción de las pretensiones del personal, ya que parecía estimarlas justas y razonables.

Acentuábanse entretanto las amenazas de huelga; y con objeto de evitar que estallase y de conservar el orden público, se determinó el Gobierno a decretar la «militarización» de los agentes ferroviarios, consistente en la llamada a las filas del Ejército de todos los empleados sujetos al servicio militar activo y de reserva, imponiéndoles como deberes militares, con las responsabilidades consiguientes, el desempeño de los cargos que venían ocupando en las líneas de ferrocarriles.

Pudo, con ello, conjurarse la huelga de 1902; pero el Ministerio de entonces, cuyas tendencias acentuadamente liberales estimó, por lo visto, algo reñidas con los procedimientos que acababa de adoptar, se creyó obligado a dulcificar la energía de momento mostrada, con medidas conciliadoras, como la de convocar en Roma una conferencia de los sindicatos obreros, de las Compañías arrendatarias y del propio Estado, cuyos representantes respectivos debían discutir y concertar una paz duradera entre los intereses, en cierto modo contrapuestos, de las referidas entidades.

Cediendo todos, por fin, a los impulsos de la concordia, se convino en modificar las plantillas de los diversos servicios ferroviarios, en el sentido de acrecentar, en cierta proporción, los salarios y de establecer, como novedad favorable para el personal, el derecho de los agentes a determinados ascensos periódicos, de los que sólo podía privarse a los individuos incursos en faltas graves, modificándose a la vez el reglamento regulador de las correcciones y castigos, cuyas prescripciones se suavizaban notablemente, y por el cual debían someterse las sanciones de mayor gravedad, como los despidos, a la decisión de un Consejo de disciplina al efecto creado y adscrito a la Dirección general de ferrocarriles, existente en el Ministerio de Obras Públicas.

Las mejoras de sueldos, así concedidas al personal en 1902, importaban 23 millones y medio de liras anuales, de los que debía tomar a su cargo el Estado 10 millones y medio, mostrándose los empleados satisfechos de momento.

NUEVA AGITACIÓN DEL PERSONAL. — PROPAGANDA EN FAVOR DE LA ESTATIFICACIÓN DE LOS FERROCARRILES

A pesar de esto, no tardaron los agentes en exteriorizar su opinión de que los beneficios que acababan de recibir, y con los que se habían conformado, eran sólo una parte de los que se les debían en justicia, y por la consecución completa de los cuales no cesarían de luchar.

Renació, pues, en seguida la agitación entre los ferroviarios italianos, cuyos defensores en la Prensa y en el Parlamento sostenían la tesis de que los Poderes públicos no podían, en modo alguno, intervenir en favor de las Compañías arrendatarias, por tratarse de meros conflictos sostenidos entre el capital y el trabajo, ante los cuales debía guardar el Gobierno la neutralidad más absoluta.

Pero como dichos conflictos afectaban muy directa y profundamente a un servicio público tan esencial como los transportes ferroviarios, que no cabía suspender y cuyos trastornos habían de

causar muy serios perjuicios, no ya a las Compañías y a sus agentes en lucha abierta, sino al público en general con mayores daños, empezó a cundir entre las fuerzas políticas de los partidos medios la idea de arrebatar a los sindicatos obreros el arma de más aparente eficacia por ellos esgrimida, como era el respeto debido a las pretensiones proletarias, declarando a éstas dignas de tanto o mayor apoyo que los intereses contrapuestos de las Compañías particulares acusadas de moverse a impulsos del egoísmo capitalista, lo que dió a muchos pretexto para proclamar necesaria la desaparición de dichas Compañías y la sustitución de las mismas por el Estado, que, encargándose directamente de la explotación de los ferrocarriles, podía atajar con la fuerza de los intereses verdaderamente públicos y con la consideración debida a las conveniencias de este carácter, los incesantes avances de las ambiciones sindicalistas que esos partidos medios tanto temían.

Adquirieron, de tal suerte, gran predominio los partidarios de la explotación de los ferrocarriles por el Estado, los cuales, dando de lado a todas las consideraciones contrarias a este sistema, aducidas por la Comisión parlamentaria que presidía Saporito, y cediendo a la presión de circunstancias cada día más apremiantes, insistían en aprovechar la opción concedida por los convenios puestos en vigor el año 1885, según la cual una u otra de las partes contratantes podía denunciarlos y rescindirlos al terminar cada uno de los plazos de veinte años en que se había dividido el de sesenta fijado para el arriendo de las líneas férreas.

Con fuerza e insistencia cada vez mayores, se preconizaba en Italia, desde los comienzos del siglo, la completa estatificación de sus redes ferroviarias, que los partidarios del mantenimiento de la disciplina social ligaban estrechamente con la negación del derecho a la huelga del personal adscrito a dichos servicios, suscitándose, con tal motivo, inacabables y enconadas discusiones, que en el Parlamento dieron lugar a varias crisis ministeriales, sin llegar nunca a concordar las opiniones en controversia, no ya sobre el tema de la explotación por el Estado, que todos llegaron a aceptar, considerándolo como mal menor los de tendencias más individualistas, sino sobre la regulación de las relaciones que habían de establecerse entre el Estado patrono y sus asalariados servidores.

HUELGA DE 1905.—PROMULGACIÓN DE LA LEY FORTIS, DE EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO

Veía con agrado todo el personal las ventajas inherentes a la consideración de funcionarios públicos concedida a los agentes ferroviarios en cuantos proyectos de ley fueron planeados para el caso en la referida época; pero el mayor número, o al menos los que más bullían, se agitaban y se hacían oir, rechazaban todas las obligaciones impuestas a dichos funcionarios para que no detentaran en provecho propio la autoridad de que habían de quedar revestidos; llegándose así al año 1905, en que, no pudiendo demorarse por más tiempo la resolución de tan importantísimo problema, por expirar a mediados de dicho año el plazo convenido para la rescisión de los contratos de arriendo de los ferrocarriles del reino, presentó en los comienzos de Abril el Ministerio Fortis, el oportuno proyecto de ley, expresando claramente la urgencia de adoptar una resolución definitiva y firme en tal asunto.

Los sindicatos ferroviarios, que habían cifrado grandes esperanzas en los propósitos de Fortis, por su filiación acentuadamente izquierdista, sufrieron una gran decepción al conocer los detalles del proyecto de ley presentado por aquél, acogiéndolo con manifiesto desagrado, prontamente convertido en clamorosa irritación. Ni se atendían en dicho proyecto muchas de las mejoras deseadas por el personal, ni se respetaba en modo alguno el derecho a la huelga, considerado por los empleados como indiscutible.

Con mayor brío y violencia cundió la a itación entre los ferroviarios, resueltos a imponerse

al Parlamento y al país por medio de la huelga, que estalló mientras el Congreso discutía la ley de retrocesión, cuya presentación había provocado dicho movimiento; huelga que, teniendo en contra toda la opinión pública, fracasó inmediatamente, durando el paro tan sólo cinco días, en los que pudieron circular la mitad de los trenes de viajeros y algunos de mercancías, y que determinó la rápida aprobación, por 289 votos contra 45, de la ley Fortis en toda su integridad, sancionando, por tanto, el Parlamento los preceptos tan rudamente combatidos por los sindicatos obreros.

Resultó, pues, desechado en absoluto el dictamen de la Comisión parlamentaria especial de 1898-1903, que preconizaba la renovación de los contratos de arrendamiento de la explotación, es decir, la continuación de ésta por Compañías privadas.

Si se lee detenidamente el capítulo del informe de la Comisión, que reproducimos íntegro en el apéndice I del presente, y se tiene en cuenta, además, cuanto acabamos de exponer en los párrafos anteriores, fácil será explicarse los motivos que el Gobierno y el Parlamento tuvieron para rechazar de plano el susodicho dictamen.

Luchaban, en efecto, dos fuerzas contrapuestas: La una, representada por la mayoría de la Comisión parlamentaria, invocaba razones económicas, financieras y sociales de gran peso en favor de la explotación privada. La otra, partidaria del régimen estatista en toda su pureza, se hallaba constituída por diversos elementos: los partidos políticos medios; los extremos; parte de la opinión independiente; y, por último, los empleados de ferrocarriles. Dentro de la propia Comisión, la minoría se pronunció también en sentido estatista.

Entre ambos grupos, tan desiguales numéricamente, no hay duda que pesaba mucho más el segundo que el primero. Por si ello no bastara, el Gobierno ya hemos visto que venía siguiendo una política de transacciones, consistente en ceder siempre a las pretensiones de los agentes ferroviarios, imponiendo la mayor parte de las cargas que dichas pretensiones suponían, a las Compañías. Estas, mal avenidas con tal sistema, acusaban al Gobierno de inclinarse sin cesar del lado de los agentes; y así, dada la situación en que se había colocado cada uno de los elementos que intervenían en el problema, resultó que, directa o indirectamente, casi todos contribuyeron a engrosar la fuerza representada por el grupo de los partidarios de la explotación por el Estado.

Puede afirmarse, por lo tanto, que la implantación en Italia del nuevo régimen, que se halla en vigor desde 1905, fué debida, más que a razones de orden económico propiamente dicho, a los apremios de una cuestión social, sobre la que cada cual puede hacer los comentarios que estime convenientes, pero que nosotros—firmemente resueltos a seguir las normas, no ya de imparcialidad, sino más aún, de absoluta objetividad que, según hemos dicho en diversos pasajes de la presente Obra, nos hemos impuesto—no podemos calificar ni comentar siquiera, limitándonos a reseñar los hechos perfectamente comprobados y prescindiendo por completo en esta cuestión, con más rigor, si cabe, que en otra alguna, de todo juicio propio.

Al finalizar este período, es decir, en 1905, las líneas de ferrocarriles alcanzaban en Italia un desarrollo total de 16.000 kilómetros en números redondos.

Cuarto período (1905-1914).

Consideraciones preliminares.

Examinados con detenimiento los convenios de 1884-1885, dan la impresión de que se hicieron con la idea de volver a la explotación por el Estado. Se empezaba contratando con las Compañías por sesenta años, pero dividiéndolos en tres períodos de veinte, pensando, sin duda, que uno de éstos era suficiente para obtener la experiencia necesaria; por lo mismo, las Compañías fueron

arrendatarias y no concesionarias; se unificó la administración de todos los ferrocarriles del Reino, creando una legislación completa de transportes, revisando tarifas generales y especiales, imitando la base belga en las diferenciales y sometiendo su modificación a formalidades determinadas; las líneas, que habían funcionado en condiciones bien distintas, se fusionaron para formar redes con tarifas y servicios comunes.

Fracasado el sistema de convenios por su gran complejidad, así como el intento de nuevos contratos con las Compañías arrendatarias, volvió Italia a la explotación por el Estado, y con tales premuras que promulgó la antedicha ley provisional en 22 de Abril de 1905 para explotar desde 1.º de Julio del mismo año una red de 10.533 kilómetros, casi todos de su propiedad (1).

El Estado creyó deber intervenir forzosamente por tres motivos:

1.º Por la cuestión del personal.

2.º Por los inconvenientes relativos a los fondos de reserva y el deseo de recobrar las subvenciones que había adelantado; y

3.º Por la reducción de tarifas.

El despertar económico de Italia encontró a las Compañías sin los necesarios elementos para hacer frente al tráfico, lo que produjo reclamaciones que indujeron también al Estado a intervenir. Se tuvieron que alquilar vagones al extranjero. Además, el conflicto entre el personal y las Compañías era permanente, por la interpretación de las cláusulas de los convenios. El Estado tuvo que indemnizar a las Compañías por la reducción de tarifas y, bajo las amenazas de huega, dió nuevas compensaciones para aumentar los sueldos de los agentes. Ya se examinará más adelante esa cuestión del personal, que, como se verá, ha resultado agravada durante este período de explotación por el Estado. Asimismo, se dieron cuenta de nuevos inconvenientes en la cuestión de los fondos de reserva. Y en cuanto a la reducción de tarifas, ya se había estipulado en 1885 que el Estado podría imponer reducciones a las Compañías, que se indemnizarían de la pérdida con el producto de la explotación; pero se usó mucho de este procedimiento, que debió ser excepcional, especialmente para favorecer el tráfico de las regiones agrícolas del Mediodía. En suma, el Tesoro soportó una carga de seis millones; la reversión o, por mejor decir, retrocesión, no tuvo forma de compra; el Estado no tropezó con dificultades financieras para realizarla; y como el Tesoro se encontraba próspero, pudo atender, no sólo a la liquidación con las Sociedades, sino a todos los primeros gastos.

Según era de prever, no se incluían entre las líneas que el Estado explotó desde 1.º de Julio de 1905 las pertenecientes a la Sociedad de ferrocarriles meridionales, que, como se recordará, no fueron propiedad del Estado, y que la misma Compañía había explotado formando parte de la red Adriática. Se renunció entonces a comprarlas, no porque no se considerara ventajoso, sino porque hubieran tenido que adquirirse en condiciones onerosas; sin embargo, poco después se rescataron, en virtud de la ley de 12 de Julio de 1906, y más adelante aún se anexionaron otras líneas de poca importancia, aparte de algunos servicios marítimos que no se describen.

Durante todo el período de 1885 a 1905, Italia obtuvo beneficios en el negocio de los ferrocarriles, aunque los intereses del capital de establecimiento fueran pequeños. El producto líquido que obtenía, especialmente de las grandes redes, desaparecía bajo forma de subvenciones a las líneas que había concedido, persiguiendo siempre su objetivo de desarrollar la extensión de los ferrocarriles nacionales.

Debe observarse que, a menos que el Estado con su nueva administración no hubiese logrado

---

(1) De ellos: 9.864 kilómetros, propiedad del Estado; en 144, el Estado era copropietario; y los 545 restantes eran ferrocarriles concedidos.

reducir los gastos de explotación, perfeccionando los servicios de modo que fuesen menos costosos, no podría de ningún modo reducir las tarifas más allá de los límites ya alcanzados por las Compañías arrendatarias. Además, hubiera tenido que corregir las insuficiencias de entretenimiento del material.

A pesar de los dos bandos en que se hallaba dividida la opinión, se desconfiaba, aun por muchos de sus propios partidarios, de la explotación por el Estado, por temor a las ingerencias políticas, inevitables en países con régimen parlamentario, temiéndose que el espíritu rutinario y burocrático gubernamental anulara el industrial, aumentando los gastos y las dificultades de la explotación.

Organización de la explotación por el Estado.

Prescindiendo de otras modificaciones secundarias, más o menos importantes, entre 1905, año en que el Estado se encargó de la explotación, y 1911, se promulgaron tres organizaciones distintas para ésta: las de 1905, 1907 y 1911. Tal hecho, que puede parecer inverosímil, deriva en parte del apremio con que fué votada la repetida ley de 1905, según hemos relatado en párrafos anteriores, lo que obligó a tomar entonces únicamente aquellas medidas indispensables para que dos meses después, o sea en 1.° de Julio, pudiera el Estado dirigir la explotación. Tales fueron las premuras, que solamente seis semanas antes de esa fecha se nombró Director general al Sr. Bianchi, que lo era de los ferrocarriles sicilianos, encomendándosele toda la nueva organización y gestión, en las que han tenido que ponerse a prueba sus aptitudes, reconocidas como excepcionales por propios y extraños, pues sea cualquiera el juicio que objetivamente pueda formularse acerca del período que estamos reseñando, hay que reconocer que las dificultades que tan ilustre personalidad ha tenido que vencer, han sido inmensas, y quizá insuperables bajo ciertos aspectos.

Indispensable es decir algo acerca de cada una de las tres referidas organizaciones, y conviene, antes de entrar en materia, trazar los rasgos generales de la que en el período anterior habían adoptado las tres grandes Compañías explotadoras del Mediterráneo, de los F. C. Meridionales y de los Sicilianos.

Cada una de éstas se hallaba regida por una Dirección general, con domicilio en Milán, Florencia y Palermo, respectivamente.

La Dirección general de los ferrocarriles del Mediterráneo, tenía bajo sus órdenes, en Turín y Nápoles, dos Direcciones de explotación, encargadas cada una, en sus límites geográficos, del entretenimiento y vigilancia de la vía, de la explotación, de la tracción y del material. Existía en Turín un servicio autónomo de abastecimientos. Los servicios administrativos, comprendidos la caja central y contabilidad, se hallaban unidos a la Dirección general. En conjunto, esa organización se aproximaba mucho a la administrativa usada en Alemania y Austria.

La Compañía de los ferrocarriles Meridionales se había inspirado, en cambio, en los modelos de Francia e Inglaterra. Dependiendo de la Dirección general, existían tres Direcciones especiales, no poseyendo cada una de ellas más atribuciones que las referentes al servicio que tenían encomendado, pero cuya autoridad, en lo tocante al mismo, se extendía por toda la red. Residía en Ancona la Dirección de entretenimiento y vigilancia de la vía; en Bolonia, la de explotación; y en Florencia la de tracción y material.

Los ferrocarriles Sicilianos no tenían más que una Dirección general sin servicios divisionarios.

* * *

Al encargarse el Estado de la explotación, en 1.° de Julio de 1905, se confió la administración de toda la red a una Dirección general, sujeta a la inspección del ministro de Fomento, no encon-

trándose en este punto dificultades especiales, ya que no hubo más que transferir las atribuciones de las extinguidas Direcciones generales de las Compañías a la nueva autoridad del mismo nombre del Estado, contribuyendo a facilitar el cambio, el hecho de que en lo posible se conservó el antiguo personal de aquéllas.

La Dirección general se constituyó con doce servicios centrales, todos bajo la alta autoridad responsable del Director general, que fué investido de extensos poderes. Tales servicios eran los siguientes: 1.º Secretaría; 2.º Contabilidad; 3.º Contencioso; 4.º Personal e instituciones patronales; 5.º Servicio médico; 6.º Abastecimientos y almacenes; 7.º Explotación; 8.º Servicio comercial; 9.º Navegación; 10. Tracción y material; 11. Entretenimiento y vigilancia de la vía, y 12. Trabajos nuevos.

No obstante las amplísimas facultades otorgadas al Director general, ciertas decisiones importantes se reservaban a la aprobación del Consejo de Administración, presidido por aquél, y del que nos ocuparemos especialmente al reseñar la organización de 1907.

Bajo la suprema autoridad de la Dirección general, se crearon ocho Direcciones regionales, agrupándose en cada una, para su circunscripción respectiva, todos los servicios en las cinco divisiones siguientes: Secretaría; Contabilidad; Explotación y servicio comercial; Tracción y material; y Entretenimiento y vigilancia de la vía. Cada Dirección regional—con su Director responsable de toda la circunscripción, como el presidente de una Dirección de los Ferrocarriles prusianos—estaba destinada a servir una zona territorial tan homogénea como fuera posible, desde el punto de vista del tráfico, formando una unidad administrativa independiente con un presupuesto autónomo, con lo que se pretendía estimular su interés en pro de los resultados de su gestión.

La creacción de estas Direcciones regionales tropezó con graves dificultades, a causa del cambio de sistema, especialmente, entre las dos redes continentales, por lo que concernía a los ferrocarriles Meridionales que, según hemos indicado, no tenían nada análogo en su organización y cuyas líneas, por lo tanto, se prestaron mucho menos que las de la antigua red Mediterránea a la transformación que el nuevo régimen implicaba. Agravó tal estado de cosas el hecho de que dicha Compañía no venía explotando solamente las líneas pertenecientes al Estado, sino que, según sabemos, poseía gran cantidad de kilómetros de líneas propias, con cuya explotación continuó hasta un año después en que pasaron a ser propiedad del Estado. De modo que en 1905 sólo una parte de las líneas de la extinguida Red Adriática pasaron al Estado y los servicios administrativos con su personal quedaron en la Compañía de los F. C. Meridionales, arrendataria de la referida red. Se resolvió, en vista de ello, conservar en todo lo que fuera posible la antigua organización sobre esta parte de la red del Estado, creando, bajo la inmediata dependencia del Director general: en Bolonia, un servicio de inspección de la explotación, del servicio comercial y de la tracción; en Ancona, otro servicio de inspección para la construcción y entretenimiento de la vía; y agregándose los abastecimientos directamente a uno de los servicios centrales de la Dirección general. Esta derogación de la constitución normal de las Direcciones regionales uniformes no debía ser más que una medida transitoria; subsistió, sin embargo, en sucesivas reformas el criterio de no implantar Direcciones regionales en las líneas de los antiguos F. C. Meridionales.

En cada circunscripción había, junto a las Direcciones regionales, pero directamente afectos a los servicios centrales respectivos, dos servicios independientes: el contencioso y el sanitario.

Dependiendo de las Direcciones se crearon, para la inspección del servicio local, secciones especiales que no fueron suprimidas en las posteriores reorganizaciones.

Tales son las líneas generales de la organización de 1905, con la que el Estado empezó a explotar los ferrocarriles. Se ve, por consiguiente, que se hallaba inspirada en el modelo alemán; pero no debemos perder de vista en esta materia que el éxito de toda organización de cualquier género no reside en el *esquema* de la misma, sino principalmente en los detalles de adaptación y, so-

bre todo, en el espíritu y unidad de miras de los encargados de hacerla funcionar. Así, por ejemplo, las Direcciones regionales, antes descritas, padecían de gran insuficiencia de atribuciones propias, lo que indudablemente disminuía mucho su virtualidad.

Analizando esta organización, dice Schapper, asesor del Gobierno en Berlín, que era susceptible de un desarrollo racional y que las referidas Direcciones regionales hubieran bastado para desempeñar cometidos más importantes de los que desde luego les fueron asignados.

«El reparto feliz—añade—de las Direcciones de explotación en todo el Reino, sentaba las bases del éxito para una gran descentralización interior, y en Italia, más aún que en otros países, exigen sus condiciones económicas una descentralización racional; basta pensar en el contraste económico absoluto de las condiciones del país, tan civilizado e industrial en el norte, con lo inerte aún, pero que tan ricas perspectivas ofrece para el porvenir, del sur. Se comprende lo funesto que debe ser para un país con necesidades tan diversas, el que sean atendidas por una sola Administración central y con arreglo a un programa único. Se hubiera podido suponer, en efecto, que la evolución ulterior de la forma administrativa de los ferrocarriles se haría en sentido descentralizador, tanto más cuanto que en los debates parlamentarios se reconocía la conveniencia, apoyada por casi todos los oradores, de ir descentralizando progresivamente; pero, como es muy frecuente en la vida pública italiana, fué precisamente lo imprevisto aquello que ocurrió: la tendencia a la centralización, tan arraigada en los pueblos de raza latina, venció completamente».

* * *

La organización de 1905 no tuvo tiempo de adaptarse por completo, ni aun apenas de tomar carta de naturaleza, una vez que fué reemplazada por la que marca la ley de 7 de Julio de 1907 y el Real decreto de 12 de Marzo de 1908, que reglamentaba su aplicación, cuyas disposiciones, si bien dejan subsistente la ley de 22 de Abril de 1905 y las demás leyes y disposiciones posteriores sobre la materia en todo cuanto no se opusiera a la nueva promulgada, modificaban de tal modo el sistema primitivo de 1905 que suponían una verdadera reorganización.

La referida organización de 1905 no fué juzgada en Italia como algunos autores estiman merecía serlo, esto es, como un sistema bien meditado en sus líneas generales, que, además de inspirarse en buenos modelos, habían sido trazadas por personas muy capacitadas y alguna de ellas eminente, sistema cuyos pormenores fueron establecidos con grandes prisas ante los apremios de la incautación, pero que se prestaba a futuros y beneficiosos desarrollos y perfeccionamientos sin variar el criterio fundamental a que obedecía. Coincidió, por otra parte, el comienzo de la explotación por el Estado con un gran aumento del tráfico, y con la penuria en que, para atenderlo, habían dejado a las líneas las antiguas Compañías arrendatarias, tanto por las dificultades de todo género con que tuvieron que luchar, y que ya han sido apuntadas, como por lo reducido que era el plazo forzoso de veinte años del arriendo para permitirlas lanzarse por un camino de mejoras en los medios de explotación, que si bien eran muy necesarias, suponían para las Empresas un peligro cuyas consecuencias hubieran sido tan graves como seguras.

En la confusión producida por tan múltiples causas, flotaba el deseo general de reformar la organización entonces vigente, naciendo así la de 1907.

Las principales críticas que en contra de la de 1905 se hicieron en Italia, pueden resumirse diciendo que se consideraban excesivas las facultades otorgadas al Director general y, por consiguiente, se estimaba precaria la intervención de los supremos jefes políticos; y en cuanto a las Direcciones regionales, no obstante la insuficiencia de atribuciones propias de que, en comparación con otros países, padecían, se les reprochaba su autonomía, en parte, por estimarla perjudicial para la marcha

financiera del conjunto de la empresa, y quizá principalmente a causa de lo arraigado que se hallaba el espíritu centralizador, según antes se indicó. Se ve, pues, que esos juicios de la opinión, así en lo tocante a la organización suprema, como a la regional, se amoldaban exactamente a la mentalidad centralista del país y, sobre todo, de los políticos.

Examinando en particular la cuestión de las Direcciones regionales, dice Schapper: «Ciertamente, no se comprende bien cómo la Dirección general, con sus numerosos servicios centrales y sus grandes poderes, no había podido limitar convenientemente ese patriotismo local; si no lo alcanzó, puede sospecharse que la causa radicaba más bien en la insuficiencia de unidad de miras y en falta de energía por parte de la Dirección general, que en las Direcciones regionales, encargadas precisamente de defender con vigor los intereses de sus circunscripciones. No se puede examinar aquí hasta qué punto los temores, públicamente manifestados por el Ministerio, con respecto al sentimiento creciente de autonomía de las Direcciones regionales, han existido realmente, y si han sido compartidos por el Consejo de Administración y la Dirección general, o bien se han puesto de relieve para motivar la reorganización propuesta, por razones de táctica política».

Con arreglo a ese espíritu centralista se hizo la reforma de 1907, cuyas líneas generales externas son las siguientes:

La administración, bajo la alta inspección del ministro de Fomento, se confió a un Consejo de ocho miembros, presididos por un director general, todos nombrados por Real decreto a propuesta de aquél, que ha de haber dado conocimiento al Consejo de Ministros; y aunque los consejeros sean incompatibles con todo cargo parlamentario, se comprende que no fuera fácil sustraerse a las exigencias políticas. El ministro de Fomento, después de deliberar con el Consejo de Ministros, puede prohibir la ejecución de las decisiones del Consejo de Administración, pero sin sustituirlas con su propia decisión; su derecho es únicamente el de veto.

Esto no constituye una administración verdaderamente autónoma, a cuya existencia se afirmaba que no es factible llegar en el seno del Estado, donde, se decía, no puede existir un organismo absolutamente libre del enlace con la Administración pública. De los ocho citados consejeros, cinco son funcionarios: dos pertenecientes a los ferrocarriles del Estado y tres a otras administraciones; los tres restantes se escogen entre personas que han probado altas capacidades técnicas y administrativas, pero resultando siempre que son nombrados por el ministro. El presupuesto es anexo al de Fomento, presentándose a la aprobación del Parlamento.

Los aprovisionamientos constituyen un fondo aparte con gestión separada, limitándose la intervención preventiva del Tribunal de cuentas a los contratos o a la aprobación de gastos superiores a 10.000 francos; las cantidades para trabajos de carácter patrimonial son adelantadas por el Tesoro, al que la Administración paga los intereses y amortizaciones. El 2 por 100 de los ingresos se destina a un fondo de reserva para gastos extraordinarios, y otro 2 por 100 a pequeñas mejoras que no tengan carácter patrimonial, esto es, que no aumenten sensiblemente el valor de las líneas.

En asuntos de transportes y tarifas, la nueva Administración ha de ajustarse a las cláusulas del convenio de Berna; debe, asimismo, simplificar las tarifas, en las que cualquier aumento ha de ser decidido por una ley; la revisión de ellas se hará cada cinco años, y su reducción, modificación o creación de cualquier tarifa especial ha de ser aprobada por el ministro de Fomento, de acuerdo con los de Hacienda y Agricultura; debían, también, establecerse tarifas reducidas para trenes de obreros y estudiarse una reducción general en las de viajeros.

Las Direcciones regionales centralizadas fueron suprimidas, haciéndose independientes las antiguas Divisiones. Se mantuvo en sus rasgos esenciales el reparto de líneas entre las circunscripciones, pero en cada una de éstas coexisten tres divisiones autónomas: explotación, tracción y vía; y tres oficinas: contabilidad, contencioso y servicio sanitario; hallándose directamente relacionada cada

una de estas divisiones y oficinas con el respectivo servicio central de la Dirección general, recibiendo sólo de ésta las órdenes correspondientes.

Como vestigio original de la antigua Dirección regional, no quedó más que el director o presidente, cuyas facultades y cometidos eran: hallarse en contacto con los remitentes; tener conocimiento de todos los documentos de las referidas divisiones y oficinas; esforzarse en conciliar las divergencias de opiniones entre ellas; impulsar las mejoras; presidir el Comité de explotación, compuesto además de los jefes de las tres divisiones, y encargado especialmente de deliberar sobre los asuntos que a todas ellas interesan, pero sin poder ejecutivo; y presidir también el Consejo regional de ferrocarriles, de que seguidamente hablamos.

Se creó un Consejo general del tráfico junto a la Dirección general, y los Consejos regionales a que acabamos de aludir. El público esperaba que en estos Consejos, puramente consultivos, entrarían en gran proporción representantes de la agricultura, de la industria, del comercio y de diversas entidades; y, en efecto, en los dos primeros proyectos de 1904 y 1905 parecía dibujarse esa tendencia. Sin embargo, el Consejo general del tráfico, presidido por el ministro de Fomento o por el Director general, quedó compuesto, en su mayoría, por funcionarios del Estado y miembros designados por el Gobierno, ocurriendo aproximadamente lo propio en los regionales que, presididos por el Director respectivo, se constituyeron con dos funcionarios de la Dirección, dos miembros designados por el Ministro de Fomento, dos representantes de las Cámaras de Comercio y dos de la Agricultura, siendo el voto del presidente decisivo en caso de empate, como en el Consejo general.

Se creó, por último, el arbitraje obligatorio entre el Estado y los empleados de ferrocarriles. Para ello se dividió el personal en categorías, cada una con su Consejo particular; los presidentes de éstos forman un Consejo general. En los conflictos que afecten a todo el personal hay cinco árbitros designados por el Consejo general; y para los que sólo se refieren a una categoría, es el Consejo particular correspondiente el que designa los árbitros en número de dos. La Administración nombra igual número de árbitros, con los que se forma el Comité de arbitraje, con un presidente, que no ha de ser empleado ni estar al servicio del Estado; y si para este nombramiento no estuvieran de acuerdo los delegados de ambas partes que forman el Comité, será designado por los presidentes del Senado, de la Cámara y del Tribunal de casación de Roma. Es el primer ejemplo de arbitraje en la legislación italiana, sobre el que insistiremos más adelante.

* * *

En los dos primeros años de hacerse cargo el Estado de las líneas, no es de extrañar se produjera alguna confusión, que cesó en 1907, mejorando después el servicio de un modo muy sensible. Dista mucho, sin embargo, este mejoramiento de ser proporcional a su coste. Italia no ha sustituído, en realidad, la explotación del Estado a la de las Compañías; no ha hecho más que practicarla abiertamente después de haberla realizado de modo encubierto durante veinte años. Pero la experiencia de los primeros años de explotación directa por el Estado no fué muy halagüeña para éste, ni en lo relativo a la explotación, ni en lo que se refiere a la terminación de la red. Y no es que el sistema de arrendamiento, en la forma en que se practicó en Italia, diera realmente resultados satisfactorios, pero sí los dió superiores a los obtenidos hasta ahora con la explotación por el Estado, al menos desde varios puntos de vista; los coeficientes de explotación, entre otros datos, lo acusan bien claramente.

En 1911 ya empezó a apreciarse, por la situación financiera e inconvenientes de orden social, que la explotación por el Estado no había logrado, ni mucho menos, remediar los defectos que tantas críticas suscitaron contra las Compañías: los servicios técnicos eran defectuosos, provocando quejas; se aumentaron las tarifas; y la deuda creció enormemente en cinco años a causa de dicha

explotación. Ante los clamores de la opinión pública, a fines del último indicado año de 1910, el gabinete Sacchi sometió al Parlamento un proyecto de ley encaminado, por una parte, a mejorar las condiciones del personal de ferrocarriles, y por otra a transformar radicalmente la entonces vigente organización administrativa de éstos, de 1907-1908. Según dicho proyecto, se dividía la red del Estado en cuatro grandes circunscripciones, con sus respectivas Direcciones regionales en Turín, Bolonia, Nápoles y Palermo. Estas Direcciones, encargadas de la administración efectiva de toda la red, debían comprender cada una varias secciones para los distintos servicios. Quedaban, pues, suprimidas las 10 Direcciones regionales, que, aun cuando con las escasas atribuciones que hemos indicado, funcionaban como consecuencia de la reorganización de 1907-1908. Además, la Dirección general de Roma debía reducirse mucho, tanto en personal como en facultades, pues muchas de éstas pasaban a las cuatro Direcciones regionales; de modo que aquélla continuaría siendo en lo sucesivo el organismo superior de los ferrocarriles del Estado, pero sólo se ocuparía, en realidad, de inspeccionar y coordinar la labor de las cuatro referidas Direcciones regionales, verdaderos ejes del sistema. En suma, se volvía a los principios de la organización de 1905, pero acentuándolos de un modo notable, descentralizándose mucho más radicalmente, y dando así satisfacción a cuantos clamaban contra los tres gravísimos inconvenientes a que había dado lugar el sistema de 1907-1908, a saber: exagerada centralización; desmedido aumento de la burocracia, sobre todo en la Dirección general, e involucración innecesaria y perniciosa de atribuciones, entre ésta y las Direcciones regionales, que ha hecho a algunos calificar la organización de 1907-1908 como «un mal sistema híbrido».

Después de estudiarlo detenidamente, fué aceptado ese proyecto por la mayoría de la Comisión parlamentaria de presupuestos, estando a punto de convertirse en ley; pero al procederse a su discusión en la Cámara, en Febrero de 1911, el Gobierno retrocedió ante las observaciones que hicieron algunos diputados, deseosos de que predominase en la materia gran prudencia y cautela, para evitar los incesantes, radicales y perturbadores cambios de organización.

Se votó, pues, la ley en 13 de Abril de 1911, otorgando al personal importantes mejoras; pero en lo relativo a organización nada dispuso en definitiva, limitándose a investir al Gobierno de amplios poderes para proceder por medio de Real decreto, si bien debía asesorarse previamente de una Comisión especial en la que figurasen representantes de las fuerzas vivas del país, incluso de las Asociaciones obreras; marcándosele, además, un criterio orgánico de simplificación, economía y descentralización. En cuanto a las mejoras en la situación del personal decretadas por la repetida ley de 13 de Abril de 1911, no sólo se referían al aumento de los sueldos y salarios, sino también a otros puntos, tales como participación en las economías que resultaran de la próxima reorganización, instituciones de previsión para viudas y huérfanos, etc.; esto sin contar con la intervención de los empleados en la reglamentación de los asuntos a ellos concernientes, cerca de la Dirección general, por medio del famoso «Parlamento de ferroviarios», de que luego hablaremos, y que fué creado con carácter de permanencia, debiendo celebrar sesiones periódicamente.

No hemos de relatar los trabajos y laboriosísimas discusiones de la indicada Comisión especial encargada del estudio de la nueva reforma orgánica, en que desempeñaron papel tan preponderante el ministro Sacchi y, sobre todo, el director general de ferrocarriles, Bianchi. Nos contentaremos con decir que su término fué el Real decreto orgánico de 28 de Junio de 1912, el cual dejó subsistente el sistema tan criticado de 1907-1908, modificando sólo algunas particularidades que no afectaban en realidad a la esencia de dicha organización.

Así, por ejemplo, las Direcciones regionales, que entonces eran 10, se convirtieron en 12, siendo fijada con exactitud la circunscripción de las mismas por Decreto de 5 de Agosto de 1912; pero sus atribuciones y funcionamiento permanecieron invariables en su esencia, no obstante las modificaciones introducidas, que, en rigor, son más bien de carácter formulario. Algo análogo puede

decirse respecto a los servicios y oficinas centrales de la Dirección general, así como en lo relativo a las atribuciones del Consejo de administración, del Director general, del Ministro y del Parlamento. Este último, a partir de la organización de 1907, viene fiscalizando la Administración y explotación de los ferrocarriles del Estado por medio de una Comisión permanente de inspección, compuesta de seis senadores y seis diputados, que debe presentar al Parlamento una Memoria anual.

En suma, *después de estar a punto de cambiarlo radicalmente, se ha mantenido el sistema de 1907-1908, desistiendo de aquel primer intento,* lo que hizo exclamar al Consejero alemán doctor von Ritter: «En resumen, la reforma será una decepción para aquellos que estaban descontentos de la Administración actual; y más de uno, considerando las largas discusiones que han tenido lugar en la Comisión de presupuestos, en plena Cámara y en la Comisión especial, pensará involuntariamente en el parto de los montes».

Para terminar: en el cuarto período histórico de los ferrocarriles italianos, el Estado, sin contar las medidas transitorias a que se atuvo durante los primeros meses de su gestión, ni las modificaciones de importancia secundaria introducidas en distintas fechas, ha adoptado sucesivamente tres distintas organizaciones: la de 1905, la de 1907-1908, y la de 1911-1912; no llegando a conseguir, ni aun con ésta última, la estabilidad orgánica que tanto necesitaba y apetecía para la buena administración y funcionamiento de su Red, según puede verse en las páginas 103 y 104.

Sucesivas agitaciones y peticiones del personal.

Por la mencionada ley de 13 de Abril de 1911, se aumentaron los salarios en más de 20 millones. A consecuencia de ello, las Cámaras aprobaron el mismo año un aumento de tarifas de que el público protestó. Los nuevos gastos que debían cubrirse con ese aumento de tarifas, no se derivaron únicamente de las mejoras otorgadas al personal; pero estas últimas constituían el principal renglón.

En un principio, se creyó que con la economía que habría de realizarse en virtud de la reorganización de 1911-1912, podrían compensarse los nuevos gastos. No ocurrió así. Por el contrario, la Deuda pública siguió creciendo considerablemente a causa de la explotación nacional de los ferrocarriles, que en realidad producía al Estado un déficit anual de mucha consideración, que, según más adelante diremos, pasó de 200 millones efectivos de liras en la liquidación del ejercicio 1912-1913.

No obstante haberse concedido tantas mejoras al personal por medio de la repetida ley de 13 de Abril de 1911, volvieron a otorgársele, por la de 19 de Junio de 1913, otra porción de ventajas, que se aumentaron de nuevo, juntamente con las tarifas, en Julio de 1914, a consecuencia del informe de la Comisión de que luego hablaremos.

En definitiva, sólo el capítulo de personal arrojó un aumento de varias decenas de millones en los pocos años del cuarto período histórico de los ferrocarriles italianos transcurridos hasta 1914. Teniendo en cuenta, además, los nuevos gastos debidos a otras causas, a que en las páginas siguientes habremos también de referirnos; no olvidando que el Estado se vió en la necesidad de poner las líneas en debidas condiciones; y computando, en fin, todas las circunstancias, esperamos que el lector, al terminar este capítulo, se habrá dado cuenta exacta de los motivos a que ha obedecido la marcha observada en los ferrocarriles italianos desde el punto de vista financiero. Pero antes de examinar este aspecto con detalle, conviene detenerse un poco en la cuestión del personal.

En Italia, como en tantos otros países, han abundado los hombres de cándida buena fe que esperaban que con la explotación nacional de todos los servicios públicos, a los continuos conflictos entre los capitalistas y sus obreros, sucedería una era de perdurable armonía entre el Estado-patrono y sus funcionarios.

Por lo que afecta a los ferrocarriles, tales ilusiones se desvanecieron bien pronto en Italia: grande fué, en efecto, el asombro que a muchos partidarios de la reversión produjeron las inmediatas

peticiones de los agentes, quienes a veces llegaban a decir que el Estado es un patrono más rígido, menos acomodaticio, menos dado a la equidad y más accesible al favoritismo que los que dirigen una Empresa privada.

Al tomar el Estado otra vez la explotación de las líneas en 1.º de Julio de 1905, ya dijimos que una de las consideraciones dominantes en favor del rescate había sido la esperanza de que, convirtiendo a los agentes de las Compañías en funcionarios públicos, se evitarían nuevas huelgas. La operación, como se sabe, fué precedida de una ley orgánica que proporcionaba a los empleados importantes ventajas, pero les privaba del derecho de huelga.

Más tarde y no habiendo logrado conseguir en un principio se les reconociera esé derecho, volvieron los agentes a la lucha, empleando el *obstruccionismo*, primeramente, y la *huelga* después. El jefe del Gobierno abandonó el campo presentando la dimisión. Los artículos negando el derecho de huelga al personal fueron abolidos y aquella cesó. Sin embargo, a pesar de las mejoras obtenidas, no se mostró satisfecho el personal, y en 1907, cuando las huelgas de Milán y Turín, los empleados de las líneas del Estado cesaron de trabajar, pero la unánime reprobación de la opinión pública hizo fracasar el movimiento.

En 1908 hubo huelga de guardabarreras. La Dirección general despidió a 114 agentes, de los que más tarde fueron reintegrados 94, y retardó el ascenso a 6.346 empleados.

Los agitadores revolucionarios que habían dirigido esos movimientos perdieron la confianza del personal a causa de los fracasos, heredando su influencia otros más moderados; pero después de algunos años la propaganda revolucionaria hizo nuevos progresos.

Ya se sabe que en 1911 se nombraron representantes del personal que tenían por mandato presentar y examinar con el Director general todas las cuestiones de carácter colectivo relativas a los intereses materiales y profesionales. El personal se ha dividido para ello en 46 categorías, de las que cada una elige, por sufragio de doble grado, un representante y un suplente; cada elector dispone de un número de votos proporcional a sus años de servicio; y aunque no se podía asegurar el resultado que daría esta institución llamada vulgarmente «Parlamento de ferroviarios», algo podía preveerse por lo ocurrido en Francia, donde había una institución análoga.

Hubo conferencias parciales en Agosto de 1912, que duraron diez y ocho días, terminando con concesiones a favor de los agentes, que representan un gasto suplementario anual de más de cuatro millones. Conferencias en pleno hubo en 11 de Diciembre de 1911, 6 de Agosto de 1912, 4 y 5 de Febrero y 30 de Marzo de 1913, para el examen de las reivindicaciones de los agentes.

Como se ve, el famoso Parlamento de ferroviarios había dado en dos años resultados bastante apreciables; pero los grupos sindicalistas no estaban satisfechos aún: uno de ellos había hecho saber que no aceptaba la representación del personal más que con la intención de derribar la ley que la instituía. La mayoría de los representantes se atribuían un derecho mucho más extenso que el definido por la ley, permitiéndose censurar improcedentemente los actos del Gobierno y de la Administración. Así se propagó, poco a poco, una fermentación, que se manifestó en 4 de Febrero de 1913, por el envío, en nombre de 32 representantes, de una declaración en que se acusaba a la Administración y especialmente a su Director, Sr. Bianchi, de violar las leyes y no sostener las promesas. Los 32 protestantes se retiraron y no aparecieron en la sesión de 30 de Marzo; pero la Administración se creyó en el caso de castigar su indisciplina multándolos. Se solidarizaron entonces todos los representantes con ellos, pretendiendo ver en aquella medida una limitación a su libertad de pensar. En 28 de Abril el diputado socialista Sr. Turati llevó a la Cámara este asunto, promoviéndose un vivo debate, en el que aquél dijo que la representación del personal se había creado con el objeto de garantizar los intereses de los empleados y del público contra los perjuicios de declaraciones de huelgas inesperadas, pero que para alcanzarlo no se pueden restringir los poderes de esa represen-

tación. Expresó, además, que habiendo transcurrido demasiado tiempo sin convocar la Asamblea y sin que ésta conociera ciertas medidas que se habían adoptado, el personal no podía estar satisfecho y los mandatarios se hallaban irritados al pensar el papel que hacían; por otra parte, agregaba, es incompatible con la responsabilidad el que los delegados sufran penas disciplinarias, e insistía en que no se trataba de garantir una inmunidad parlamentaria, sino de recabar la libertad de emitir las propias opiniones, cosa necesaria para hacer obra útil.

El Ministro de ferrocarriles, Sr. Sacchi, contestó que los delegados habían sido sometidos justamente a un Consejo de disciplina, por haber escrito una carta abierta publicada en la Prensa antes de que su destinatario tuviera conocimiento de ella, en la que se injuriaba al Director general, se le reprochaba el haber atropellado los derechos de los representantes del personal, de hacerse instrumento de opresión y de permitir al Ministro que hiciera declaraciones falsas en el Parlamento. La Cámara juzgará, decía Sacchi, si es posible que se tolere una manera tan grosera de obrar y mucho más en personas que, pretendiendo ver en aquella medida una limitación a su libertad de opinión, no pueden olvidar que son empleados y deben consideración a la Administración de que forman parte; pero aun sin contar la forma ofensiva de la carta, sus declaraciones demuestran un gran desconocimiento de los derechos y deberes de esa representación: existen delegados que creen que su misión les permite inspeccionar los actos de la Administración y del Parlamento en cuestión de ferrocarriles y atacarlos públicamente de palabra o por escrito; ignoran, por lo visto, que deben ocuparse de lo que se refiere a los intereses del personal, exponer sus deseos y presentar proposiciones para alcanzarlos, pero de ningún modo pueden franquear estos límites, inmiscuyéndose en cuestiones técnicas que no son de su dominio e invadiendo con ello, en cierto modo, la esfera de acción de la Administración y del Parlamento.

No se calmaron los ánimos con esas declaraciones y al convocar nuevamente la Asamblea en 9 de Junio, en lugar de examinar conforme a la orden del día la cuestión de ascensos y del procedimiento disciplinario, los delegados reclamaron con arrogancia explicaciones sobre el contenido de las protestas de los 32, atacando a la vez al Director general Bianchi, que se vió obligado a amenazarles con retirarles la palabra, logrando hacerse oir para declarar que si los delegados fueron castigados es porque habían cometido una falta, y que se refería, para toda explicación, a lo manifestado en la Cámara por el Sr. Sacchi; rechazó, además, una Memoria firmada por 33 delegados que se refería a la sanción disciplinaria origen de la discusión. La actitud de los representantes del personal llegó a ser tal, que fué preciso levantar la sesión. Desde entonces el Parlamento de los ferroviarios no ha sido convocado, habiendo terminado en 30 de Junio de 1913 el mandato de los delegados elegidos por dos años en 1911.

En diez años han aumentado los salarios del personal en muchos millones; además, la ley Sacchi de 19 de Junio de 1913 les concedió una porción de ventajas en lo que se refiere a pensiones, instituciones de previsión y otras mejoras de esta clase. Los gastos para el personal, que en 1902-1903 eran de 142 millones de liras, subieron a 271 millones en 1912-1913.

No obstante, los ferroviarios italianos continuaban en sus reclamaciones. En el mes de Marzo de 1914 dirigieron al Gobierno una especie de ultimatum, en que se enumeraban una serie de peticiones para el porvenir, que consistían en descansos quincenales, mejoras de turnos de servicio y horarios, nuevas condiciones de indemnización en caso de malaria, servicios definitivos de los antiguos militares, reglamentos especiales y mejoras de condiciones para billetes, así como sobre el despido de empleados, institución de escuelas profesionales, reglamentación de la situación de antiguos empleados, etc. Además, se reclamaban con urgencia salarios mínimos de tres liras para el personal inferior, perecuación de los salarios para los empleados asimilables en todas las categorías, abolición de notas de mérito y de ascensos por elección, indemnización de una peseta por individuo en los ser-

vicios de noche, revisión del decreto que regula los turnos de servicio y horarios, y mejoras y modificaciones en los retiros. El conjunto de reivindicaciones importaba alrededor de 100 millones por año; las exigencias inmediatas suponían 50 millones; anunciándose al propio tiempo que se declararía la huelga en 15 de Abril, si no se les daba satisfacción.

El Gobierno no estaba desarmado contra la *huelga* u *obstrucción:* aparte de los artículos del Código penal aplicables a los empleados de ferrocarriles según la ley de 1907, en que se establecen multas hasta de 3.000 liras para los funcionarios que abandonen un servicio público, contaba con todos los ingenieros y alto personal, con empleados de diversos Ministerios y elementos militares; pero prefirió ceder y dar de nuevo satisfacción a los obreros. En consecuencia, el Comité sindicalista, reunido en Ancona el 19-20 de Abril, adoptó, después de discusiones violentas, una orden del día renunciando, por el pronto, a la huelga, pero dando a entender que ello sólo significaba una suspensión provisional del conflicto.

La situación al estallar la guerra europea.

En la discusión del presupuesto para 1907-1908, el ponente Sr. Abignente decía a la Cámara de diputados: «Lo que nos hace reflexionar seriamente no es sólo que la explotación de los ferrocarriles empeora día por día y que los gastos aumentan mientras que el producto neto disminuye—estos hechos podrán ser transitorios y esperamos que así lo sean, aun cuando se nos haya predicho que «los ferrocarriles se bastarán a sí mismos»—lo que nos hace reflexionar seriamente son las siguientes consideraciones de orden financiero: Cuando el producto neto que el Estado percibía con el antiguo régimen permanecía invariable o disminuía a pesar del aumento del tráfico, si ello no podía satisfacernos, al menos no nos inquietaba con respecto a la cohesión y solidez del presupuesto. Ya no puede ocurrir lo propio».

En la misma Cámara, el exministro del Tesoro, Sr. Salandra, hacía notar, en 2 de Marzo de 1910, que la Administración de los ferrocarriles del Estado había sido exonerada de las cargas financieras correspondientes al capital empleado en las vías férreas antes de implantarse el nuevo régimen de 1905, cuyo capital ascendía a unos 5.500 millones de liras; y que, por consiguiente, las cargas financieras impuestas a dicha Administración habían quedado extraordinariamente rebajadas y únicamente reducidas a pagar los intereses y amortización correspondientes a los nuevos gastos de ampliación y mejora hechos a partir de 1905. Tales cargas, que en las cuentas de 1906-1907 ascendían a 22 millones, se elevaron a 40,5 en 1908-1909; y preveyendo los nuevos gastos extraordinarios ya acordados, exclamaba el Sr. Salandra: «Esta deuda se halla destinada a crecer en el presente y en los venideros años, y, por lo tanto, a aplastar con el peso de los intereses y de la amortización el presupuesto de los ejercicios sucesivos».

En uno de los cuadros del apéndice II de este capítulo, se reproducen los datos de las cuentas oficiales relativos a los resultados de la explotación y financieros de la red alcanzados en los diferentes años del cuarto período de que ahora estamos ocupándonos. Según advertimos en una de las notas del mencionado cuadro, es indispensable hacer importantísimas aclaraciones sobre el particular, pues de lo contrario, el solo examen de dichas cifras oficiales escuetas daría una idea muy equivocada de la situación.

Ante todo, sorprende la notable diferencia entre los gastos realizados en el último ejercicio correspondiente al régimen de explotación por compañías (1904-1905), y los siguientes en que viene explotando el Estado, así como el incesante aumento de aquéllos en los diversos años del cuarto período.

La causa principal de dicha progresión ascendente es el aumento de salarios del personal: la ley de 22 de Abril de 1905 que ordenaba la aplicación retroactiva de las disposiciones referentes a

ascensos adoptadas en 1902, costó cinco millones; otros ocho millones fueron votados en 1906 y 1908; la ley de 13 de Abril de 1911 costó, por el pronto, unos 25 millones; por otra parte, el número de ferroviarios ha aumentado considerablemente y, según exponemos en otro de los cuadros estadísticos del Apéndice II del presente capítulo, en los cinco primeros años de este cuarto período, en que el tráfico creció en un 52 por 100, aumentó el personal activo en un 57 por 100 y el de oficinas en un 63 por 100. Así se ve en el mismo cuadro estadístico últimamente indicado, que de 1905 a 1910, es decir, sin incluir el importantísimo aumento de 25 millones que acabamos de citar, derivado de la ley de 1911, los gastos de personal pasaron de 41,80 por 100 a 45,40 por 100 de los productos. Teniendo en cuenta dicha ley y la agudeza de las cuestiones del personal, no necesitamos insistir más para justificar que el aumento incesante de este capítulo es el que influye más poderosamente en el del total de gastos.

Entre las otras causas de aumento, pueden citarse: los perfeccionamientos realizados en los distintos servicios, tales como la creación de trenes de viajeros con vehículos más confortables, pero más pesados, y el establecimiento de relaciones más rápidas entre los grandes centros, suponiendo todo ello, entre otros dispendios, un consumo notablemente mayor de combustible, cuyo precio, por otra parte, ha ido elevándose; además, el presupuesto de la red del Estado soporta gastos que no son propiamente del servicio ferroviario, pudiendo señalarse entre ellos, como ejemplo, los reembolsos al Consorcio siciliano del Azufre y al Tribunal de Cuentas del Reino, si bien estos gastos extraños a los ferrocarriles son relativamente poco cuantiosos.

En vista de la constante disminución de los productos líquidos, quiso el Parlamento en 1909 conceder 150 millones a la Administración de ferrocarriles, lo que, en realidad, constituye una ficción, aparte de haber resultado esa suma insuficiente para el objeto.

La más importante de cuantas observaciones hemos de hacer sobre las cuentas que estamos tratando de aclarar, es que desde un principio se ha aliviado el presupuesto especial de los ferrocarriles del Estado de las cargas financieras correspondientes al capital de establecimiento de la red desembolsado con anterioridad a la retrocesión de 1905, con arreglo a la ley de 7 de Julio de 1907 que dió las normas sobre el particular.

Además, en virtud de la de 25 de Junio de 1909, que modifica algunas de aquéllas, se han desglosado de dicho presupuesto dos importantes partidas (débitos a las antiguas empresas concesionarias y gastos para mejoras, que en 1908-1909 sumaban 21 millones de liras), pasando ambas a cargo del presupuesto general de la nación.

En el cálculo que a continuación vamos a hacer, sólo tendremos en cuenta las grandes cifras, prescindiendo de las demás, ya sean favorables o contrarias al presupuesto especial de ferrocarriles; advertiremos, no obstante, que si las computáramos, resultaría aún más acentuada la conclusión a que hemos de llegar.

En 1912-1913, el capital total de establecimiento de la red del Estado se elevaba a 7.000 millones de liras, en números redondos, cubriéndose con los productos los gastos de explotación y las cargas financieras correspondientes a los 1.500 millones, también cifra redonda, gastados con posterioridad a la retrocesión, y quedando sólo 27 millones para el Tesoro, es decir, para cubrir los intereses y amortización de los 5.500 millones restantes. Esos 27 millones representan escasamente el medio por ciento del capital últimamente mencionado, por lo que con la explotación por el Estado ha disminuído bastante, en total y proporcionalmente, la suma, ya entonces muy pequeña, que para remunerar y amortizar el capital empleado obtenía el Estado de las compañías explotadoras durante el período de vigencia de los contratos de 1884-1885.

Sean cualesquiera las ficciones de las cuentas, lo cierto es que esos 27 millones deben considerarse, en realidad, destinados a cubrir los intereses y amortización de los indicados 5.500 millones de

liras, en que, en números redondos y con suficiente aproximación relativa, puede evaluarse el capital de primer establecimiento empleado por el Estado con anterioridad al nuevo régimen de 1905. Ahora bien: calculando por bajo, si se establece como tanto por ciento global de interés y amortización de los referidos 5.500 millones, el 3,5 por 100, es evidente que la carga financiera anual correspondiente a esta atención será de 192 millones de liras; descontando los 27 millones a que asciende en las cuentas de 1912-1913 el producto líquido para el Tesoro, también antes mencionado, quedan sin cubrir 165 millones, a los que hay que agregar otros 52 millones de anualidad para las nuevas líneas. En definitiva, resultan 217 millones efectivos, en que exceden los gastos totales a los ingresos, totales también, de los ferrocarriles, y que, por consiguiente, son pagados por los contribuyentes que no utilizan tales transportes (1).

Según las referidas cuentas de 1912-1913, los productos de la explotación, o sea, los pagos hechos por los que se sirven de los ferrocarriles, ascienden a 580 millones.

En total, entre los que utilizan y no utilizan los ferrocarriles, se pagan, pues, 797 millones de liras para cubrir los gastos de explotación y todas las cargas financieras de los mismos, satisfaciendo, por consiguiente, un 73 por 100 de esa suma los primeros y un 27 por 100 los segundos. Dada la disminución incesante que año por año experimenta el producto líquido de las cuentas, y considerando, por otra parte, que, según acabamos de recordar, las Compañías explotadoras de 1885-1905 entregaban al Estado una suma bastante superior a los 27 millones a que hemos dicho asciende en 1912-1913 ese producto líquido, se ve que, a partir del comienzo de la explotación por el Estado, los contribuyentes italianos que no utilizan los ferrocarriles pagan anualmente una cantidad mayor y siempre en aumento de la que venían ya pagando durante aquel período para enjugar el déficit de los mismos.

Tal era la verdadera situación financiera de los ferrocarriles del Estado italiano en el momento de estallar la guerra europea, situación muy distinta y bastante peor de la que pudiera colegirse ateniéndose sólo a las cifras del cuadro 146 del Apéndice II de este capítulo, que contiene los resultados de la explotación y financieros de la Red, tal y como aparecen en las cuentas oficiales.

Buscando las causas de tan deplorables resultados, hay quien las formula del modo siguiente:

1.ª Personal muy numeroso.

2.ª Explotación no inspirada en los principios de la economía industrial.

3.ª Excesivo servicio gratuíto y semigratuíto, que parece llegaba a alcanzar el 45 por 100 del movimiento total.

Para remediarlas se ha preconizado por algunos la adopción de reglas administrativas única y rigurosamente industriales. Así—añaden—no podría darse el caso de que existieran 776 tarifas especiales y 1.509 concesiones especiales también a favor de particulares, evitándose, además, abusos tan frecuentes y notorios como son los favores de todas clases que se dispensan a los cargadores que disponen de buenas influencias políticas.

* * *

En Mayo de 1914 se estudiaban precipitadamente en Italia las cuentas de los ferrocarriles del Estado para ver si se encontraba margen que permitiera el aumento de salarios que de nuevo reclamaba el personal.

Ese estudio y las medidas que paralelamente tomaron el Gobierno y el Parlamento, bajo la agobiadora amenaza de huelga, han tenido forzosamente que quedar oscurecidos por el suceso, de magnitud incomparablemente mayor, constituído por la guerra europea, que estalló inmediatamente. No obstante, diremos que se decidió el nombramiento de una Comisión encargada de «examinar la organi-

(1) Estos cálculos constituyen la recopilación, extracto y promedio de los que tenemos a la vista, debidos a economistas italianos.

»zación y el funcionamiento de la administración de ferrocarriles del Estado, proponiendo lo más oportuno en favor de la economía nacional, así como de definir los límites y la forma de la gestión autónoma de aquélla en sus relaciones con el Tesoro público, con la responsabilidad ministerial y con la »inspección parlamentaria».

Creyendo interesantes algunas de las manifestaciones que se hacen en la Memoria presentada por dicha Comisión, terminaremos el estudio de este período dando un extracto de las mismas.

Se trata en la referida Memoria del aumento de las pensiones de retiro para el personal y de que la mejora se haga extensiva a los agentes que actualmente no gozan de pensión; del aumento de sobresueldos y mejora de turnos de servicio y horarios; y de la consiguiente elevación de tarifas, que se estimaba necesaria para cubrir los gastos que dichas reformas suponen.

En efecto, a tales gastos—que, por lo que se refiere a mejoras de sueldo, turnos de servicio y horarios, se calculaban en unos 15 millones de liras—sólo puede proveerse, según la Comisión, por uno de los tres siguientes procedimientos: aumentando las tarifas, es decir, cargando los nuevos gastos sobre aquellos que utilizan los transportes; o llevándolos simplemente a las cuentas de la Administración de los ferrocarriles, las cuales aumentarán así su déficit en esos 15 millones, o los que sean, viniendo, en definitiva, a pagar los contribuyentes dichos gastos; o realizando economías suficientes para compensarlos.

Por medio de los razonamientos que a continuación se extractan, trata la Comisión de demostrar que se impone apelar al primero de los tres procedimientos que acaban de enumerarse.

Al aumentar continua y notablemente el precio de todos los artículos, sólo el del transporte no ha aumentado. En todos los países civilizados se procura que éste sea lo más barato, por el axioma de que los transportes fáciles y económicos son el instrumento más eficaz de la riqueza y de toda la fuerza de avance de la civilización. Las tarifas de ferrocarriles difieren poco de un país a otro y producen, en general, escaso interés al capital invertido, bien proceda de Empresas privadas o del Estado.

No podría hoy consentirse que, valiéndose de tarifas elevadas, se consiguieran beneficios importantes; los transportes públicos no deben ser excesivamente ventajosos a nadie, admitiéndose estos dos principios fundamentales: *Los ferrocarriles son los más eficaces instrumentos de progreso. Los ferrocarriles principales que tienen el tráfico más importante, deben en general bastarse a sí mismos.* En una palabra, los gastos ferroviarios deben ser soportados por los que utilizan el servicio.

La teoría apoyada por algunos, según la que los ferrocarriles son un servicio público de la misma índole que el ejército, la marina, etc., es decir, que se debe cargar principalmente sobre el contribuyente, está en absoluta contradicción, no sólo con la naturaleza misma del transporte por vía férrea *que antes de ser un servicio indirecto hecho al país, es un servicio directo prestado al que viaja o hace viajar,* sino también con la sistematización actual de las tarifas en todo el mundo civilizado, en que los ferrocarriles contribuyen al progreso tan útilmente como en Italia. Los principales ferrocarriles de Europa, ya sean del Estado o privados, se bastan a sí mismos, siendo completamente, o en su mayor parte, sostenidos por los que se sirven de ellos, proporcionando un módico interés al capital invertido.

Italia, sin embargo, hace fatalmente excepción a esta regla. Para sostener sus tarifas al nivel de las de otras naciones, es preciso recurrir al auxilio del contribuyente; y esto es porque en Italia el entretenimiento de los ferrocarriles es mucho más caro que en otros países y porque el coste de establecimiento, debido a lo accidentado del terreno, es mucho mayor de 12 liras por lira de producto, contra seis liras por lira de producto, término medio en otras naciones. El consumo de carbón resulta mucho más caro por falta de minas de hulla y por las mayores pendientes. La forma alargada del país ha hecho, además, indispensables tarifas excepcionales.

Estos motivos y otros de menor importancia hacen los ferrocarriles más costosos y justifican que se descargue en parte de los gastos ferroviarios al que utiliza el servicio para cargarlos a los contribuyentes. Y así ocurre, en efecto; pues los 217 millones anuales que, según antes hemos visto, pagan éstos, representan *un impuesto ferroviario admitido en virtud del principio de que los ferrocarriles favorecen la economía nacional.*

Para invocar de nuevo tal principio y cargar otros 15 millones más al contribuyente, estimaba preciso la Comisión de 1914 que el presupuesto del Estado estuviera próspero, lo que se hallaba muy lejos de suceder, máxime cuando entonces precisamente iban a solicitarse 90 millones de nuevos impuestos, no atreviéndose a pedir más, como en realidad parecía necesario. En cambio, la Comisión opinaba que el aumento de tarifas podía soportarse y no detendría el desarrollo económico del país, siempre que se favorecieran preferentemente los transportes a gran distancia.

En cuanto a la tercera solución analizada por la Comisión, la de hacer economías suficientes para compensar los nuevos gastos, argüía aquella que es obligado suponer que toda economía en una red de ferrocarriles, por pequeña que sea, debe siempre haberse hecho, pues la economía total es la resultante de un gran número de pequeñas economías, imponiéndose éstas tanto más cuanto más crítica es la situación financiera de una Empresa; de modo que en los ferrocarriles italianos, en que ésta es muy difícil, toda economía debe reservarse para mejorar dicha situación en lo posible. A juicio de la Comisión, experiencias recientes abonaban ese criterio: así, por ejemplo, los 17 millones de la ley Sacchi que debían haberse obtenido por economía, se obtuvieron, en efecto, al menos en parte, por tal procedimiento, pero el alza del carbón los consumió, recayendo sobre el presupuesto de ferrocarriles dicha cantidad y empeorando la situación financiera. Si no se quiere que esto se repita en peores condiciones aún—decía la Comisión—es preciso buscar la compensación por medio de la elevación de tarifas.

El problema técnico—concluía—se ha resuelto, pero el financiero no. La política de los ferrocarriles, debe, pues, adaptarse mejor a nuestros recursos financieros.

RESUMEN GENERAL DE LOS CUATRO PERIODOS

La confusa organización política de Italia durante los primeros años de desarrollo de los ferrocarriles, fué causa de que éstos se establecieran y explotaran en dicha nación con arreglo a los más distintos sistemas. Puede decirse que hasta el año 1865, la política ferroviaria italiana, si es lícito darla este nombre, resultó verdaderamente caótica.

Las Convenciones del referido año constituyeron el primer paso digno de notarse hacia una orientación y sistematización de dicha política. En virtud de ellas, se constituyeron las cuatro Compañías de la Alta Italia, de los Ferrocarriles Romanos, Meridionales y Calabreses-Sicilianos, en la forma que en su lugar hemos expuesto.

Quizás haya quien crea que el primer período de la historia de los ferrocarriles italianos debiera considerarse terminado en el repetido año de 1865 que, en el sentido que acabamos de indicar, verdaderamente forma época. Pero como, debido a las vicisitudes políticas, no llegó a constituirse por completo el Reino de Italia hasta 1870, resultó que en realidad las referidas Convenciones tuvieron carácter provisional, pudiendo decirse que hasta que esa unidad política fué plenamente conseguida, predominó en materia de ferrocarriles gran diversidad de criterio, careciendo los gobiernos de unidad de miras y de acción. Atendiéndose en primer término, hasta entonces, a favorecer los intereses locales, se descuidaron en extremo las tarifas combinadas y el tráfico general, que tan vitales son en los transportes por vía férrea, resultando de ello y de cuantas circunstancias concurrían, grandes dificultades de orden financiero, que obligaron a los respectivos gobiernos a modificar cons-

tantemente las cláusulas de las concesiones y contratos, contribuyendo también al mayor desarrollo de esa verdadera floración de sistemas que hemos puesto de manifiesto.

Por todo lo cual resulta difícil, por no decir imposible, encontrar datos exactos que den cabal idea de la evolución financiera de las líneas durante el primer período, habiéndonos tenido que limitar a dar las cifras correspondientes a su último año de 1870, que son las siguientes:

Longitud en explotación		6.233 kms.
Capital de establecimiento		1.633.357.500 liras.
Productos brutos de la explotación		115.296.383 »
Gastos » » »		62.785.433 »
Producto neto	Total	52.510.950 »
	% del capital de establecimiento	3,21 %
Coeficiente de explotación		54,45 %

* * *

La comprometida situación financiera que desde un principio atravesaron las cuatro Compañías formadas en virtud de las Convenciones de 1865, por las causas en su lugar enumeradas, así como consideraciones políticas de carácter nacionalista, obligaron al Gobietno italiano a intervenir constantemente a raíz de la firma de aquéllas, decidiéndose por fin a emprender la política de rescates que imprime carácter al segundo período.

Hechos éstos sucesivamente a medida que las circunstancias lo aconsejaban y permitían. la referida política ferroviaria, orientada en sentido francamente estatista, ya que el Estado no sólo iba incautándose de las lineas, sino que empezó también a explotar directamente algunas, fué tan vacilante en su desarrollo y sistematización, que pocos años antes de terminar el segundo período, es decir, en 1881, pertenecìan al Estado 5.494 kilómetros de líneas correspondientes a las redes de la Alta Italia, Ferrocarriles Romanos, Calabreses y Silicianos, explotando aquél las dos primeras de las citadas redes, en las que radicaban, además, 900 kilómetros de líneas, de los que 480 pertenecían a diversas Sociedades, siendo el Estado copropietario con otras entidades de los 420 restantes. Como si tal situación no fuera ya de suyo bastante complicada, adoptó el Estado organizaciones completamente distintas para la explotación de la red de la Alta Italia y de la de Ferrocarriles Romanos y arrendó a la Sociedad de la Italia Meridional la explotación de los 1.258 kilómetros de las líneas calabresas y silicianas.

Tal confusión se originó, que se creyó indispensable el nombramiento de una Comisión parlamentaria que, de 1878 a 1881, estudió minuciosamente el problema ferroviario de Italia, proponiendo la solución que sirvió de base al tercer período.

Al finalizar el segundo (1870-1885), que estamos ahora resumiendo, es decir, en 1885, tenía Italia unos 10.000 kilómetros de líneas de ferrocarriles en explotación, de los que 6.800, próximamente, eran del Estado, y cerca de 2.000 pertenecían a la Sociedad de la Italia Meridional.

He aquí los datos de conjunto correspondientes a dicho año:

Longitud en explotación		10.000 kms.
Capital de establecimiento		2.890.946.325 liras.
Productos brutos de la explotación		214.571.713 »
Gastos » » »		152.941.657 »
Producto neto	Total	61.630.056 »
	% del capital de establecimiento	2,13 %
Coeficiente de explotación		71,31 %

Coeficientes de explotación de las distintas redes (en 1884):

Alta Italia	68,90 %
Romanos	72,43 »
Meridionales	76,28 »
Calabreses-Sicilianos	145,40 »
Sardos	160,87 »
Sicilia occidental	85,85 »
Diversos	66,13 »

Tal era la situación de las líneas en esta época, debiendo advertir que el mayor rendimiento efectivo lo daban los ferrocarriles Meridionales, cuyos balances, según parece, no contenían amaño alguno. A pesar de que las líneas de esta red atravesaban un país pobre, se obtenían buenos resultados gracias a la excelente dirección de la Empresa, que se hallaba encomendada a personas competentísimas, las cuales acometieron con decisión e inteligencia la tan temida reducción de tarifas, consiguiendo que aumentara extraordinariamente el tráfico de tránsito, para el que, en verdad, esta red poseía líneas sumamente apropiadas.

Se produjo en el segundo período un hecho singular que no se había previsto al concertar los convenios de 1865: la misma prosperidad de la Sociedad de la Italia Meridional contribuyó a hacer sumamente crítica su situación, debido a los defectos esenciales de los referidos convenios, por lo que su red estuvo a punto de ser entonces rescatada por el Estado, lo que no llegó a efectuarse, sin embargo, sino mucho tiempo después.

En suma, al finalizar este período, la red de los ferrocarriles Meridionales era la única importante que quedaba por rescatar al Estado.

* * *

Durante el tercer período (1885-1905), primero en que los ferrocarriles italianos gozaron de verdadera estabilidad orgánica, estuvo en vigor el régimen establecido en los convenios de 1884-1885, que, según explicamos, consistió esencialmente en la formación de tres grandes redes: Mediterránea, Adriática y Siciliana, las que se confiaron a otras tantas compañías para explotarlas, ya que, según sabemos, las líneas pertenecientes a las antiguas grandes Empresas habían sido rescatadas por el Estado, con excepción de las de los ferrocarriles Meridionales.

La gestión de las compañías explotadoras desde el punto de vista de sus relaciones con los accionistas de las mismas, puede ser favorablemente juzgada, pues según el informe de la Comisión parlamentaria de 1898-1903, el dividendo medio anual que repartieron aquéllas osciló entre el 5 y el 7 por 100, después de cubiertas todas sus atenciones y engrosados sus fondos de reserva.

Considerando las relaciones de las compañías con el Estado y con el público, no puede ya fallarse de igual manera. Las opiniones varían notablemente sobre este punto, en especial cuando quienes las emiten son a la vez juez y parte, como en mayor o menor grado lo eran todos los ciudadanos de Italia; pero el hecho es que los tres elementos interesados en los ferrocarriles, y que acabamos de enumerar, no se hallaban satisfechos los unos de los otros.

Surgió, además, un nuevo manantial de conflictos. Durante los dos primeros períodos el personal empleado en los ferrocarriles no había suscitado dificultades. Se debatían únicamente entonces en Italia las teorías del socialismo científico, heredero del socialismo romántico y anterior al verdadero sindicalismo. Pero en el tercer período arraigaron de tal modo en las masas obreras los principios, y más aún los sentimientos socialistas y sindicalistas, que fueron muy graves las preocupaciones que invadieron a los Poderes del Estado, a las compañías explotadoras y al público en general, al contemplar las actitudes tomadas por los agentes de ferrocarriles.

La Comisión parlamentaria de 1898-1903 no olvidó en su Informe ninguno de los elementos antes mencionados. De los datos que acopió y de los estudios que hizo dedujo que lo más conveniente para el país era continuar con el régimen de arriendo de la explotación que se hallaba en vigor desde 1885, si bien modificando con el mayor esmero las cláusulas de los contratos para evitar los inconvenientes con que se había tropezado hasta entonces y que continuaban sin ser subsanados.

Ya hemos visto los motivos que determinaron a los Poderes públicos a rechazar el dictamen de la Comisión, a pesar de los profundos y generales respetos que ésta supo conquistarse con su concienzudo trabajo, y a adoptar el régimen estatista en toda su amplitud, motivos que no fueron, propiamente hablando, de orden económico, sino que nacieron o se derivaron de los apremios de la cuestión social, que tan agudos caracteres llegó a adquirir en la esfera de los ferrocarriles.

En el cuadro correspondiente del Apendice II de este capítulo, se insertan los resultados del ejercicio 1904-1905, último año de explotación completa por las compañías. No hemos de repetirlos aquí, incumbiéndonos sólo añadir para completarlos, que la longitud de las lineas italianas al finalizar el tercer período era de 16.000 kilómetros en números redondos; que la suma desembolsada por el Estado para el establecimiento de los ferrocarriles ascendía en dicha época a unos 5.500 millones de liras; y que el beneficio neto obtenido por aquél en dicho período no llegó al 1 por 100 del expresado capital, pudiendo evaluarse el promedio anual entre 0,80 y 0,90 por 100.

* * *

En el cuarto y último período (1905-1914), el régimen es estatista en toda la extensión del vocablo, pues el Estado, en virtud de la ley de 15 de Julio de 1906, rescató la red de los ferrocarriles Meridionales, que, como hemos dicho, era la única importante que no había pasado aún a ser de su propiedad, así como también se anexionó otras líneas de menor importancia, explotándolas todas por sí directamente. Durante este período, la red italiana ha pasado de los 16.000 kilómetros que hemos dicho tenía al finalizar el anterior, a 18.000 kilómetros que tiene próximamente en la actualidad. De ellos, más de 14.000 pertenecen al Estado (1), siendo los restantes de líneas secundarias concedidas a compañías privadas dependientes en su mayoría del Estado, por haberlas éste auxiliado en una u otra forma.

También remitimos al lector a los cuadros estadísticos del final del capítulo, por lo que se refiere a los datos numéricos de este período, insistiendo una vez más en que para darles su verdadero significado es preciso tener muy en cuenta las importantes observaciones que sobre el particular hacemos pocas páginas atrás.

* * *

La red italiana, iniciada sin un plan fijo, se fué ordenando a partir del año 1859 con objeto de satisfacer las necesidades del comercio e industria, tanto del interior como del exterior. Prescindiendo de las líneas circulares, se observa que la estructura de la red peninsular se compone de tres líneas costeras: la del Mediterráneo, la del Adriático y la del Sur, que sirve de enlace a las dos primeras, que además se hallan ligadas por varias líneas transversales que han exigido perforar los Apeninos por diez puntos.

Las dos líneas del Mediterráneo y del Adriático van a parar al norte de Génova y Venecia, respectivamente, entrando ya desde ahí en la parte continental italiana, que es la más rica de la nación y se halla surcada por numerosas líneas, de las que Turín y Milán son los centros principales.

Las comunicaciones internacionales son las siguientes:

---

(1) 14.211 kilómetros pertenecían al Estado, en 1910, en que la longitud total de los ferrocarriles italianos era de unos 17.000 kilómetros.

Con Francia: por la costa, la línea que va desde Génova a Ventimiglia; y otra que desde Turín, pasando por Bussoleno, atraviesa el Mont-Cenis. Con Suiza: la que desde Milán, pasando por Domodossola atraviesa el Simplón; la que va por Pino al Lago Mayor y al Gotardo; y la que por Chiasso alcanza los lagos de Como y Lugano. Con Austria Hungría: la que desde Venecia, por Primolano, llega a la frontera del Tirol; la que pasando por Udine y Pontebba atraviesa la frontera por los Alpes Cárnicos; y la que después de Udine entra en Austria por la región de la costa Iliria.

Grandes dificultades técnicas hubieron de vencerse para el trazado y construcción de la red, y en determinados trozos se tuvieron que gastar sumas enormes, como ocurrió en el de Génova a Turín que costó 630.000 liras por kilómetro, y en otros que, sin alcanzar esa cantidad, no dejaron de ser muy dispendiosos en su construccion, exigiendo muchas e importantísimas obras e inmensos movimientos de tierras.

* * *

Numerosos han sido los juicios críticos que tanto en Italia como en el extranjero se han publicado, ya con respecto a la política ferroviaria de aquel país considerada en su conjunto, o bien ateniéndose sólo al último período de su historia, es decir, al de la explotación por el Estado, computándose en esos juicios, no sólo los resultados financieros, sino todos los demás que es preciso tener en cuenta.

Justo es confesar que la mayoría de los críticos, si no todos, llegan a conclusiones poco favorables.

El *Board of Trade* inglés, cuyo prestigio es bien notorio, publicó hacia 1909 un informe sobre los ferrocarriles italianos. Se lee allí que el rasgo más saliente de su historia es la ausencia absoluta de toda política bien determinada en lo que concierne a las relaciones del Estado con los ferrocarriles, y desde luego, desde el punto de vista de la extensión y naturaleza del control del Estado.

Se ponen de relieve en ese informe las diferencias entre la política ferroviaria general de Italia y la de los demás países del continente europeo, haciendo notar que en Prusia, por ejemplo, el Gobierno fué al rescate por razones políticas, que en Francia las convenciones de 1883 resultaron la consecuencia lógica de las precedentes, mientras que en Italia al sistema de explotación privada sucedió el régimen estatista, si bien con arreglo a distintas normas que en otras naciones, adoptándose después el de arriendo de las líneas del Estado a Compañías explotadoras y volviendo de nuevo a aceptar el régimen estatista, pero ya en toda su amplitud. Esto produce al *Board of Trade* la impresión de hallarse en presencia de una situación constantemente variable, es decir, accidental o fortuíta, más bien que ante una política debidamente madurada

Los ferrocarriles italianos—agrega dicho informe—se encuentran todavía en una fase experimental. Era imposible evidentemente que las Compañías formadas sobre la base de los convenios de 1885, llamadas a disolverse al cabo de veinte años, pudieran, ante tal incertidumbre, arriesgarse en demasiados gastos; se hallaban condenadas a preocuparse únicamente de las necesidades del momento; de suerte que cuando el Estado volvió a incautarse de las líneas en 1905, fué necesario gastar inmediatamente grandes sumas para remediar las deficiencias de todas clases que las redes ofrecían. Es inútil discutir, a juicio de los autores del informe, a quién incumbe la responsabilidad de tal estado de cosas; pero opinan que la falta absoluta de una política bien determinada antes de 1905 fué una de las causas esenciales del mismo y que toca al Estado asumir la responsabilidad. Lo más importante es que el déficit anual de la explotación, una vez satisfechas las cargas financieras, se elevaba a 75 millones de liras próximamente (1).

La Administración de los ferrocarriles del Estado declara que esa pérdida se encuentra compen-

(1) Ya se ha visto que, según los mismos economistas italianos, este déficit es mucho mayor.

sada con las ventajas directas que obtienen el comercio y la industria, afirmación que, según los aludidos autores del informe inglés, parece hallarse algo en contradicción con las numerosas quejas relativas a las pérdidas de expediciones, a la congestión del tráfico y a la insuficiencia del servicio. No hay razón, añaden, para que el Estado italiano no pueda explotar sus ferrocarriles con alguna ganancia, una vez que las tres Compañías rescatadas han distribuído dividendos aceptables durante los veinte años de su gerencia. Pero en definitiva—concluye el informe—Italia es un nuevo ejemplo que se ofrece de una verdad ya confirmada en otras Empresas continentales, a saber: que «la explotación del Estado transforma a menudo las ganancias en pérdidas y resulta más cara para el público».

* * *

Los comentarios hechos por otros reputados críticos extranjeros coinciden, en su esencia, con los que acaban de extractarse del informe del *Board of Trade* inglés.

Respecto a los juicios formulados en Italia, conviene hacer notar, en primer término, esas quejas del comercio y de la industria del país a que en el mencionado informe se alude. A poco de empezar la explotación por el Estado, fueron, en efecto, tan vivas y generales las reclamaciones del público que utilizaba el ferrocarril para sus transportes, que dieron lugar a ruidosísimos y sensacionales incidentes. Llegó a denunciarse que antiguos empleados superiores de las Compañías, descontentos con el nuevo régimen de explotación por el Estado, que les ocasionaba perjuicios económicos individuales, trataban de desacreditarlo, a cuyo efecto, valiéndose de las facultades de que se hallaban investidos dentro de la Administración de los ferrocarriles del Estado, adoptaron una serie de medidas encaminadas a lograr dicho fin. Así se produjeron las pérdidas de expediciones, congestiones del tráfico e insuficiencia de material a que se refiere el informe inglés. Uno de los medios para conseguirlo, que fueron delatados, consistía en hacer circular por las redes los vagones de vacío, resultando así que, mientras el comercio reclamaba por la falta de material, éste, al parecer, no se hallaba inactivo, puesto que circulaba. Y, como por otra parte, las Compañías que acababan de cesar venían haciendo el servicio con el mismo material y mucho menores deficiencias, el público tenía que sacar la conclusión de que no era la carencia de éste, sino la incompetencia del Estado, la causa del desbarajuste, que tantos perjuicios acarreaba al comercio. No tardó mucho, sin embargo, en hacerse luz en el asunto; se tomaron providencias enérgicas contra los responsables de los abusos comprobados, y al caos que se produjo en los primeros momentos, sucedió la normalidad en la explotación.

Pero prescindiendo de tales incidencias—no obstante la indudable importancia real y representativa de las mismas—fueron numerosas las críticas formuladas contra el nuevo régimen, en vista de los resultados que se iban obteniendo con la explotación de los ferrocarriles por el Estado. Eran las principales de orden financiero, y ya las hemos apuntado anteriormente, por lo que no hemos de insistir sobre ellas en este lugar, limitándonos a recordar que tanto las censuras como los temores con respecto al porvenir del Tesoro nacional, no sólo partían de los especialistas o de aquellas personas que por unos u otros motivos se ocupaban de la materia, sino principalmente de los representantes del Poder público y de los parlamentarios, que, según consta en los *Diarios de Sesiones* de las Cámaras italianas, no cesaban de poner de relieve los resultados presentes ni de expresar sus inquietudes con respecto al futuro.

Ante tales resultados, ciertas prestigiosas personalidades de aquel país han lanzado frases muy significativas, algunas de las cuales hemos transcrito en páginas anteriores. Añadiremos ahora, para terminar, otra, quizás más sintética, debida a uno de los miembros de la Cámara italiana de mayor competencia en materia de transportes, el Sr. Ancona, quien poco antes de estallar la guerra europea ha dicho que los ferrocarriles del Estado italiano «constituyen una incógnita en las finanzas y no

gozan todavía de esa estabilidad financiera que ya alcanzaron hace mucho tiempo en otras naciones.»

* * *

Justo es, sin embargo, consignar, frente a tales resultados y comentarios, las ampliaciones y mejoras de todas clases introducidas, tanto en el material fijo, como en el móvil, para formarse una idea global de las cuales, basta tener en cuenta la considerable cifra, ya citada con anterioridad, a que ascienden los gastos de establecimiento realizados a partir del último rescate; a cuyas reformas se han agregado otras de índole orgánica, que también conviene tener en cuenta. Entre los varios ejemplos que en confirmación de lo que estamos diciendo pudiéramos citar, nos limitaremos, con respecto a las primeras, a indicar los perfeccionamientos y comodidades introducidas en el material de viajeros; y una muestra de las segundas la ofrece la disminución conseguida en los retrasos de los trenes principales.

Cierto es que acerca de esas reformas, especialmente sobre las que se refieren a la parte orgánica, habría que hacer ciertas reservas, pues mientras la Dirección general de los ferrocarriles del Estado italiano encontraba, por ejemplo, injustificadas las censuras que se le dirigían por el excesivo aumento del personal, las cifras que aparecen en uno de los cuadros que acompañan a este capítulo demuestran que el número de agentes ha aumentado en mayor proporción que el tráfico.

Pero sean cualesquiera las apreciaciones que puedan hacerse sobre ese y otros particulares, sea cual fuere el juicio definitivo que proceda formular a quien corresponda, no es posible negar la existencia de mejoras y reformas beneficiosas hechas en los ferrocarriles italianos durante el tiempo en que vienen siendo explotados directamente por el Estado. A este propósito, creemos un deber de estricta justicia consignar aquí que la mayoría—si no todos—de los escritores italianos y extranjeros que se ocupan del asunto, convienen en reconocer las más altas dotes al eminente Director General de los ferrocarriles del Estado, Sr. Bianchi, de cuyos méritos—agregan—no puede aún tenerse cabal idea. Cuando pase más tiempo—dicen—acabarán las gentes por ver con meridiana claridad lo que ya hoy todos vislumbran, o sea, que el Sr. Bianchi, si no ha podido vencer ciertos obstáculos prácticamente insuperables, ha salvado todos aquellos que no era imposible sortear, pero ante los que, probablemente, cualquiera otro hubiera sucumbido, y ha realizado, además, una inmensa labor positiva.

APENDICES AL CAPÍTULO VII

Apéndice I.

Informe que el senador Sr. Saporito presentó en 18 de mayo de 1903 en nombre de la Comisión designada por Real Decreto de 11 de noviembre de 1898 para estudiar y proponer la futura organización de los ferrocarriles italianos.

CAPÍTULO XI

CONVENIENCIA DE LA EXPLOTACIÓN PRIVADA (1)

Después de haber resumido la estructura de los contratos eventuales para la explotación privada de nuestros ferrocarriles, estableciendo las modificaciones que conviene introducir en las convenciones vigentes; determinadas, por otra parte, las líneas generales de una organización de la explotación por el Estado, la Comisión ha podido entrar en la comparación de ambos sistemas, y elegir aquel que a su juicio debe ser considerado como el más digno de adoptarse en bien del país.

Es bien cierto que el orden seguido por la Comisión en sus trabajos ha facilitado la conclusión de los mismos, puesto que los dos términos que había que comparar estaban marcados con bastante claridad.

Sin embargo, no es menos cierto que la solución del grave problema presentaba serias dificultades, las cuales se derivan principalmente del doble aspecto que ofrece el régimen de las vías férreas.

Si se considera que un ferrocarril debe responder a las múltiples exigencias del tráfico y no puede, por consiguiente, ser sometido a preceptos rígidos y constantes, llegase a la conclusión de que debe tener los caracteres de una empresa industrial, al menos en el caso en que los productos permiten cubrir los gastos de explotación y los intereses de los capitales empleados para el establecimiento del ferrocarril.

Si, por el contrario, se tiene en cuenta que las vías férreas constituyen un privilegio concedido en pro del interés general e implican el uso del derecho de expropiación, por causa de utilidad pública, aquéllas deben necesariamente hallarse sometidas a la intervención de la autoridad del Estado, al cual corresponde organizar la explotación para salvaguardar dicho interés y garantir la seguridad de los ciudadanos. Por consiguiente, debe concluirse que la explotación de los ferrocarriles ha de ser considerada como un servicio público propio del Estado. Y se llega fácilmente a tal conclusión cuando las líneas cuestan mucho y no son productivas y cuando, en vista de ello, el Estado interviene a fin de hacer posible su establecimiento.

A causa de esos diferentes aspectos que la cuestión presenta, la controversia entablada en muchos países a propósito de la solución de aquella ha sido larga y empeñada. Se remonta a los tiempos en que se construyeron en Europa los primeros ferrocarriles. La Comisión de 1878 hace alusión a ella en su informe de 1881.

Pero la cuestión, en sí misma, no ha aparecido siempre encerrada dentro de los límites antes indicados; por el contrario, siempre, y por todos los que de ella se han ocupado, sin excluir a la referida Comisión, ha sido notablemente amplificada.

Los partidarios de la explotación por el Estado han tratado de demostrar que los transportes por ferrocarril, por su importancia económica, política y militar, constituyen una función propia del Estado moderno; y, además, que representando las vías férreas un verdadero monopolio, produce grave lesión a los intereses públicos el confiarlas a particulares. Sólo el Estado se inspira en los intereses generales de todo el país; las Compañías se dejan siempre guiar por su interés personal, sin preocuparse de aquéllos.

Los partidarios de la explotación privada han afirmado por su parte que considerar los transportes por ferrocarril como una función del Estado es una idea abstracta y absoluta que choca con la ciencia y con la realidad; que si la explotación de las vías férreas constituye un privilegio cuando se halla confiada a particulares, se encuentra sujeta a controls y a frenos de toda especie, puesto que por encima de

(1) Por el motivo que se expone en el lugar correspondiente de esta monografía, reproducimos íntegramente el capítulo XI del informe del Sr. Saporito.

la entidad explotadora está el Estado; mientras que cuando éste explota, aquélla se convierte en un monopolio desenfrenado; mejor dicho, en un doble monopolio, ya que se halla en manos de un poder soberano sobre el que no existe ningún otro poder.

Las ventajas e inconvenientes que se atribuyen a ambos sistemas de explotación han sido tenazmente sostenidas o negadas, según las ideas preconcebidas de quienes preconizan uno u otro de aquéllos.

Los unos han afirmado que el Estado reduciría los precios de transporte en beneficio de la industria nacional; que aplicaría un sistema uniforme, otorgando faiclidades al público; y que favorecería siempre vigorosamente la economía nacional; no pudiéndose obtener nada de eso con las Empresas privadas.

Los otros han objetado que ello no respondía a la realidad de los hechos; que cuando se trata de peticiones de rebajas en las tarifas destinadas a provocar nuevos tráficos o a desarrollar los existentes, las Empresas se ven impelidas a otorgarlas, porque está en su interés el satisfacer completa y rápidamente las verdaderas necesidades del comercio. Cuando, por el contrario, se trata de peticiones de rebajas no justificadas por importantes razones comerciales o insuficientes para compensar los gastos mínimos de explotación, sin que quede ningún margen para proveer a la necesaria remuneración del capital empleado en la construcción, aquéllas no pueden ser concedidas por las Empresas, pero el Estado tampoco podría otorgarlas, porque lesionarían a los contribuyentes para favorecer tan sólo a los que utilizan el ferrocarril.

Hasta ha llegado a afirmarse que en lugar de rebajas deben temerse elevaciones de tarifas por parte del Estado. El explotador privado posee ideas comerciales; el Estado, en cambio, no tiene siempre esas ideas, y si explotara los ferrocarriles, se hallarían expuestas las tarifas a toda suerte de influencias burocráticas, fiscales, políticas y financieras. Y del mismo modo que se piden al Estado aumentos en los derechos de Aduanas para proteger la producción y el comercio contra la competencia extranjera, podría exigírsele la abolición de ciertas tarifas especiales de ferrocarriles que favorecen a las mercancías extranjeras. Se ha concluído, en fin, que la economía pública no tiene nada que temer de la explotación privada, porque estableciendo convenientemente las tarifas máximas, se deja a los concesionarios en libertad de disminuirlas y simplificarlas de acuerdo con el Gobierno, poniéndolas a cubierto de las influencias antes mencionadas y del peligro de que el Estado, por necesidades de presupuesto, se vea inducido a aumentarlas, utilizándolas como impuestos indirectos, quitándolas el carácter de remuneración del coste del transporte y haciéndolas perder el mérito de esa relativa estabilidad, que es necesaria a los intereses del comercio y de la entidad explotadora.

Otro punto de la cuestión sobre el que se han suscitado vivas disputas es el concerniente a las instalaciones fijas y al material móvil.

Los unos afirman que el Estado mantendría la vía y los edificios en excelente uso; las estaciones se hallarían bien provistas de edificios, vías y aparatos; el material móvil sería abundante y respondería a todas las exigencias de las diferentes clases de transportes, ofreciendo todas las comodidades posibles. Los otros objetan que es un aserto completamente gratuito afirmar que el Estado sería más generoso que las Empresas en los gastos relativos al material fijo y móvil; que aquél siempre se hallará inclinado a subordinar el presupuesto del servicio de ferrocarriles a sus presupuestos generales, y que, por consiguiente, será frecuente que no provea, según ha demostrado la experiencia, ni aun a los gastos necesarios.

Se ha discutido mucho también sobre la mayor o menor facilidad para atender las peticiones de aumento en el número de trenes y en su velocidad, así como todas las demás beneficiosas para el público, según que la explotación sea hecha por el Estado o por empresas particulares. Los unos sostienen que sólo el Estado puede satisfacer convenientemente esas exigencias; los otros que las empresas bien constituídas y duraderas pueden otorgar mejor las demandas justas, no acogiendo las exageradas de aquellos que pretenden que los ferrocarriles de escaso rendimiento, impotentes a veces para cubrir sus gastos de explotación, deben explotarse como las líneas de gran tráfico.

Además, mientras que los que preconizan la explotación por el Estado han hecho resaltar los inconvenientes de los servicios comunes interiores ocasionados por el ejercicio de la explotación por varias Sociedades, los partidarios de las Empresas privadas han demostrado que los inconvenientes inevitables qne produce el paso de una red a otra, pueden ser grandemente disminuídos y casi anulados reduciendo el número de redes y el de estaciones de tránsito, adicionando los recorridos para la aplicación de tarifas diferenciales y estableciendo oficinas de compensación para los ferrocarriles.

Los que combaten la explotación privada hacen también resaltar la grave dificultad de determinar una remuneración adecuada para las empresas explotadoras, dado el carácter aleatorio de la industria de los transportes, sujeta a tantas modificaciones dependientes de las exigencias comerciales, del progreso industrial y técnico y de las coaliciones del personal. Citan, además, como ventaja de la explotación por el Estado, la economía que supone la supresión del control ejercido actualmente por el mismo en las líneas privadas.

Alegan también que la explotación privada es una causa de continuos litigios; que ella ofrece menos seguridad a los viajeros; y en fin—y esta es una de

las más aparatosas acusaciones — que no puede proveer convenientemente a las exigencias militares, a la defensa de la patria.

Pero tales acusaciones son igualmente refutadas por el otro partido.

Los procesos no se hallan eliminados en la explotación por el Estado; las transacciones y arreglos amistosos se hacen más difíciles a causa de las responsabililidades que debe endosar la burocracia y de la situación privilegiada en que se encuentra el Gobierno frente a los partidos contrarios con respecto a los gastos judiciales, a las oficinas de lo contencioso, etc.

La seguridad de los viajeros no sería mayor con la explotación por el Estado; el Gobierno puede imponer a las Sociedades privadas por medio de leyes, reglamentos y contratos, todas las reglas que juzgue oportunas para garantizar la seguridad de los trenes. Las Sociedades se hallan también inclinadas por su propio interés a evitar, en el mayor grado posible, los accidentes de ferrocarriles y, por consiguiente, a ahorrarse indemnizaciones, a menudo considerables.

Y en lo que concierne a las necesidades militares, los partidarios de la explotación privada afirman que en todos los países la experiencia ha demostrado que las empresas han cumplido siempre con su deber. Cuando todo se halla bien previsto, de acuerdo con la autoridad militar, y bien adaptados a las exigencias militares los trazados, las rampas, las curvas, las longitudes de las dobles vías, las estaciones, los apeaderos, el material móvil; cuando la explotación establece una adecuada organización de los transportes militares en tiempo de paz; y cuando la dirección de los servicios en tiempo de guerra se confía, para ciertas líneas, a la autoridad militar, no hay nada que temer de la explotación privada en cuanto concierne a los grandes servicios que los ferrocarrilles están llamados entonces a prestar y a la seguridad del Estado.

Pero defendiendo su sistema, los partidarios de la explotación privada no dejan de lanzar otras acusaciones contra el sistema de explotación por el Estado, para demostrar que éste no se encuentra organizado para poder dirigir una gran empresa industrial, tal como la explotación de una gran red de ferrocarriles, y que, asumiéndola, el Estado ha de tropezar forzosamente con graves inconvenientes financieros, económicos, sociales y políticos. Con esas acusaciones se ataca radicalmente el sistema en su esencia y en su naturaleza intrínseca.

En efecto, los que lanzan aquéllas afirman que es muy vasto el campo en que ejerce su acción una gran administracción de ferrocarriles, que tienen que desplegar su actividad en compras de todo género, ventas, adjudicaciones, trabajos, construcción de talleres; en el estudio continuo de las exigencias comerciales, de las competencias, de los nuevos tráficos y, por consiguiente, de las tarifas, de las condiciones de transporte, de los horarios, etc., etc. Y preguntan si tan vastos cometidos industriales y comerciales puede llenarlos de manera adecuada la organización del Estado y su personal administrativo.

Según ellos, una gran Empresa de ferrocarriles está organizada de modo sencillo. Sus administradores pueden permitirse todas las iniciativas, su personal posee cualidades y aptitudes industriales, asume responsabilidades, tiene interés en hacer resaltar su capacidad, su trabajo. Por el contrario, el Estado, como institución eminentemente política, posee una organización muy complicada; concentra la administración; su personal es burocrático, hallándose privado de aptitudes industriales especiales de inteligencia comercial, de interés individual, que le empuje a cumplir bien con su deber, y sometido en el ejercicio de sus funciones a reglamentos, a formalidades de toda especie que le quitan todo espíritu de iniciativa y todo sentimiento de responsabilidad. Allí donde el Estado ejerce una industria, se comprueban los efectos del funcionarismo que no tiene el estimulante del interés. El funcionarismo puede hallarse bien dotado de sentido administrativo, pero es anónimo, indiferente, irresponsable (1).

Los que así razonan no consideran posible que a un organismo tan complicado con una administración centralizada, lenta, entorpecida por toda clase de trabas, de precauciones especiales, de reglamentos que la quitan toda libertad de acción—pueda, útilmente, confiarse la gran empresa industrial de los transportes, de la que depende la vida y el desarrollo de la economía pública.

Y a la vez que el Estado no podría realizar el servicio mejor que las empresas privadas, gastaría más a causa de su falta de aptitudes industriales. Basta comparar los resultados obtenidos en los ferrocarriles explotados por el Estado en diversos países, con los de las líneas confiadas a Empresas particulares, para comprobar un hecho: el coeficiente de explotación es siempre más elevado en los primeros que en las segundas. Esto constituye un grave daño para el presupuesto del Estado, que debe soportar los efectos del incremento en los gastos de explotación, el cual puede elevarse, cuando los productos anuales son considerables, a algunas decenas de millones de liras.

Pero esto, según los partidarios de la explotación privada, no constituye el único peligro de orden financiero que presenta la explotación por el Estado.

El presupuesto del Estado no solamente perdería, por el exceso en los gastos, una parte de los productos de esta industria, sino que además correría los riesgos de continuas incertidumbres y perturba-

(1) Informe de la Comisión parlamentaria de 1878 sobre la explotación de los ferrocarriles italianos.

ciones. ¿Cómo podrían preverse – dicen los referidos impugnadores – los gastos de una gran empresa industrial y comercial, cuando los materiales empleados en ella se encuentran sujetos a grandes variaciones en los precios, su personal manifiesta a cada paso nuevas exigencias y los obreros de los talleres están pidiendo siempre salarios más elevados y amenazan con la huelga cuando se pretende reducir los gastos disminuyendo su número? ¿Cómo prever los resultados de una empresa cuyo desenvolvimiento cambia sin cesar y cuya marcha próspera o adversa no depende de la voluntad de los llamados a formular las oportunas previsiones?

Tales incertidumbres con respecto a los productos y a los gastos pueden llegar a ser causa de grandes vacilaciones en un presupuesto de Estado, cuyo equilibrio se halla mantenido a duras penas y donde se siente cada día más la necesidad de desgravar los impuestos oneroros y es absolutamente imposible aumentar la Deuda pública.

Los partidarios de la explotación privada hacen todavía otras objeciones. Según ellos, el Estado no sabe asegurar con la eficacia peculiar de las Empresas privadas, ni los perfeccionamientos técnicos propios para reducir los gastos de explotación, ni las mejoras inherentes al aumento del tráfico. Careciendo del verdadero sentimiento de la responsabilidad, el Estado se encuentra menos inclinado que las Empresas a cuidar de la regularidad en la explotación y es menos apto para salir victorioso en la competencia con los restantes medios de transporte.

Pero hay más todavía. El Estado, encargándose de una cantidad tan grande de negocios, adquiriría enorme influencia en los asuntos económicos. Con las tarifas, los transportes, los talleres, las adjudicaciones, los salarios, dominaría toda la economía nacional, ejerciendo un monopolio ilimitado en detrimento de la industria privada y creando al propio tiempo nuevas y graves dificultades. El Gobierno, ante el temor de huelgas y revueltas, movido por el incentivo de la popularidad o por influencias políticas, que no le dejan la libertad y energía propias del industrial, cedería a las peticiones exageradas de los obreros de sus talleres, y la industria habría de experimentar los efectos de esa debilidad. Y si resistía, tendría que adoptar medidas para proteger el orden público; pero en tal caso sus actos serían considerados como injustos y violentos, porque resolvería como poder soberano cuestiones que le conciernen como industrial, y ante las cuales su derecho se encuentra frente a frente del de otros contratantes, no pudiendo juzgar imparcialmente por ser parte interesada.

En los tiempos presentes, con las grandes organizaciones de los partidos socialistas, de las Cámaras del Trabajo, de las Sociedades de resistencia, con la amenaza continua de huelgas y de violencias de toda especie contra los patronos y aun contra los obreros reacios a la huelga, o que se prestan a realizar el trabajo abandonado por los otros, ¿qué dificultades no surgirían para un Estado industrial? Y si la huelga se halla fomentada por asociaciones que pretenden cambiar las instituciones políticas, ¿en qué situación tan grave se encontrará el Estado que por una parte debe cuidar de sus intereses como industrial, y por otra ha de cumplir con sus deberes para con las instituciones vigentes?

Y no acaban aquí los inconvenientes. El Estado, encargándose de lo que los ciudadanos saben y pueden hacer, restringe el campo de acción individual y causa así un daño social y político, limitando de hecho la libertad. Tomando sobre sí un cometido nuevo, difícil y heterogéneo, habrá de ocupar éste al Parlamento y al Gobierno, distrayéndolos de su misión esencialmente política, de los intereses generales que están encargados de proteger.

Además, se aumentarían excesivamente las atribuciones especiales y el poder del Gobierno, de lo que habrían de derivarse daños de orden administrativo y de orden político: ello supone una Administración gubernamental más recargada, más complicada, más llena de responsabilidad y una mayor influencia del Gobierno (1) que poseería así un instrumento sólido del que podría servirse, no ya en bien del interés público, sino para conservar su mayoría politica para influir en las elecciones.

* * *

Podríamos continuar exponiendo otros argumentos de que se han valido los partidarios de la explotación privada para mostrar los peligros que se encuentran en la del Estado, como también nos sería fácil seguir explanando los que aducen los defensores del sistema estatista contra las Compañías privadas.

(1) A causa de la naturaleza especial y de la amplitud de la industria de los ferrocarriles, que penetra en todos los ámbitos del país, que tiene infinitos contactos con los hombres y las cosas, gran elasticidad y casi una multiplicidad de aspectos y de medios, y, por consiguiente, una eficacia electoral de primer orden, este servicio, más que ningún otro, se presta a convertirse en instrumento político en manos del ministro que disfrute del Poder. En efecto, el ministro puede influir: por medio de las tarifas, modificando las cuales le es posible favorecer o proteger ciertas industrias, localidades o comercios, en detrimento de otros y del Tesoro; con las compras, haciendo un número mayor o menor de contratos, favoreciendo, por ejemplo, a los productores nacionales, excluyendo o poniendo trabas a la competencia extranjera, o dando la preferencia a ciertos industriales y a determinadas localidades; creando o suprimiendo trenes, aumentando su velocidad, modificando los horarios, abriendo o cerrando apeaderos, ampliando y embelleciendo las estaciones, etc., estableciendo o manteniendo talleres, aun con evidente pérdida; utilizando los recursos que le ofrecen los nombramientos, ascensos, destinos, traslados, castigos, gratificaciones y retiros del personal y los socorros a sus familias en caso de fallecimiento. (Informe de la Comisión parlamentaria de 1878, ya citado).

Pero tal disputa, ya antigua y que dura todavía, es en gran parte teórica y no responde al estado real de las cosas.

Sin proseguir, pues, en la querella, nos reduciremos a hacer algunas observaciones para demostrar la exageración de ambas partes.

Los adversarios de la ingerencia del Estado en la industria no pueden negar que desde el momento en que el Gobierno concede los ferrocarriles, debe regular sus condiciones, siéndole imposible dejar de mezclarse constantemente en el servicio por lo que toca a las mejoras que se requieran, a las tarifas y a otros particulares.

Los adversarios de la explotación privada exageran cuando partiendo del hecho de que los ferrocarriles no pueden ser considerados como una empresa puramente privada - sostienen que el Estado debe necesariamente asumir la gerencia de los mismos. Los concesionarios no tienen interés en limitar el tráfico y no hay nada que impida introducir en las concesiones las garantías necesarias para el público y para el Estado.

Nosotros no creemos que haya razones perentorias según las cuales deba condenarse *a priori* uno u otro sistema; y constituye una verdadera presunción afirmar que se halla absolutamente demostrado que un Estado no puede explotar los ferrocarriles, o que una Empresa privada no puede responder convenientemente a todas las exigencias legítimas del público (1).

Se trata, en sustancia, de llenar ciertas condiciones necesarias para obtener una explotación satisfactoria; cuando tales condiciones se llenen, el resultado tiene que ser, forzosamente, bueno, sea cualquiera el gerente.

Si el Estado puede mantener separado e independiente de su propio presupuesto, el presupuesto de su servicio de ferrocarriles; si, para dirigir este servicio, puede disponer de funcionarios capaces, inteligentes, competentes técnica y comercialmente, con facultades suficientes para tomar cualquier iniciativa útil, y, por consiguiente, no sujetos a las formalidades reglamentarias que entorpecen la actuación de los funcionarios del Estado; si la masa del personal puede ser bien elegida y seriamente disciplinada; si, en fin, el servicio puede sustraerse a cualquier influencia política, de suerte que todos los actos de su administración se regulen con arreglo a las sanas ideas que deben reinar en una gran industria, ¿por qué el Estado no podría explotar una red de ferrocarriles con excelentes resultados? (2).

Del mismo modo, si una Empresa privada está bien constituída y cuenta con medios suficientes y administradores activos y expertos, ¿por qué suponer que no ha de servir bien al interés público cuando tenga la gerencia de un ferrocarril, sobre todo si los términos del contrato han sido cuidadosa y prudentemente establecidos y la ejecución de los mismos se halla sometida al control real y riguroso del Estado?

En lugar de discutir en abstracto acerca de las funciones del Estado y de los inconvenientes que pueden presentar las Sociedades privadas, lo que hace falta escrutar son las condiciones políticas, financieras, sociales y morales en que se encuentra el Estado, la manera de estar constituídas las Sociedades, las cláusulas a las que éstas se someten y la eficacia del control a que se las sujeta.

No puede negarse que el Estado es una institución esencialmente política; pero si tiene una robusta constitución, si puede resistir a todas las dañosas influencias que pretenden domeñarlo, si le es posible crear un instrumento apto para los fines de interés público a que se ha propuesto llegar y suficientemente fuerte para realizarlos de un modo satisfactorio, ¿por qué declarar a ese Estado inepto para regir una empresa que se puede confiar a una asociación privada?

Tampoco puede negarse que las Compañías se constituyen para hacer fructificar sus capitales y que a menudo atienden con exceso a su propio interés en detrimento del público; pero entonces, ¿para qué sirven los contratos, el control y la soberanía del Estado? Y si éste es impotente para garantir el interés público frente a una Sociedad industrial, ¿podrá regir por sí esta industria y vencer las dificultades que presenta, sintiéndose débil y hallándose mal organizado?

* * *

Es necesario, pues, examinar el problema positivo que interesa a nuestro país. Entre nosotros, en realidad, no se discute y no hay que ocuparse de resolver la cuestión de principio, a saber, si los ferrocarriles deben constituir una función del Estado o han de someterse al régimen de empresas privadas.

Esa cuestión—que se agita todavía en Francia, que se ha agitado en Alemania, en Suiza y en otras par-

(1) No sería difícil demostrar, además, que los argumentos presentados por una y otra parte prueban poco, por regla general.

(2) Los adversarios del sistema estatista afirman, por ejemplo, que el Estado explota los ferrocarriles más caro que las Empresas privadas; y frecuentemente se presenta como muestra de la inferioridad de la gestión de aquél, el coeficiente de explotación, es decir, la relación entre los gastos y los productos. Basta considerar que los productos son consecuencia del número de viajeros, del de toneladas kilométricas transportadas y de las tarifas, para convencerse de que no es pura y simplemente la comparación entre los productos y los gastos, lo que da la verdadera medida de la economía de la explotación. Es necesario, por el contrario, fijarse en el coste de la unidad kilométrica. No puede exigirse que el mismo gasto necesario para transportar la misma unidad kilométrica guarde constante proporción con los productos, cuando éstos disminuyen a consecuencia de una reducción de tarifas.

tes, y que podía agitarse en Italia hace muchos años, cuando comenzó la construcción de nuestra red, pero no hoy día en que hemos rescatado en gran parte los ferrocarriles que pertenecían a Sociedades privadas y en que hemos construído muchos otros directamente—esa cuestión cede el puesto a otra encerrada entre límites más estrechos: ¿debe el propio Estado explotar por sí los ferrocarriles de que es ya propietario como consecuencia de los rescates y de las construcciones directas, o debe arrendar la explotación de aquéllos como lo hizo en 1885?

Limitado así el terreno de la discusión, las argumentaciones teóricas en favor y en contra de ambos sistemas (1) tienen todavía menos valor; la solución se hace más fácil por lo que toca a nuestro país.

Si el Estado italiano respondiera al ideal de un Estado bien constituído, si se hallara fuertemente organizado, absolutamente libre de toda invasión de poderes y de toda influencia indebida, bien preparado para resistir a toda amenaza, a toda exigencia que pudiera presentársele, ya por parte de aquellos que pretendieran obtener beneficios exagerados de los ferrocarriles, o bien por el personal afecto a este servicio, podría declararse, sin vacilar, la oportunidad de que explotara sus propias redes. Pero nos parece que el Estado italiano no se encuentra en tan favorables condiciones. No serán necesarias muchas palabras para demostrar la verdad de nuestra afirmación.

Bastará considerar la actitud del personal de ferrocarriles en estos últimos tiempos y las concesiones que el Gobierno ha tenido qne hacerle, no obstante tratarse de un personal dependiente de Empresas privadas y a pesar de las severas medidas tomadas anteriormente por el mismo Gobierno y de las amenazas lanzadas contra él.

Bastará recordar la actitud hostil observada por ese personal, aun después de otorgadas dichas concesiones, y las dificultades con que el Estado tropieza para refrenar tantas agitaciones y amenazas.

Las exigencias manifestadas por los agentes no provienen, en su totalidad, de verdaderas necesidades no satisfechas, de que los sueldos se hallen en desproporción con el trabajo realizado, con las condiciones económicas del país en que se explota el servicio y con las financieras de la empresa. Los sueldos del alto personal son superiores a los que el Estado da a sus principales funcionarios. Los salarios de los empleados, del personal inferior y de los obreros de los talleres no debieran dar lugar a reclamaciones, porque, aun cuando poco elevados, responden a nuestra situación económica y a la de la industria de nuestros ferrocarriles, y, con frecuencia, son superiores a los que disfrutan los demás empleados y obreros del país. Y el buen sentido y el patriotismo de una parte de los agentes de ferrocarriles no podrán en todas ocasiones encauzar este estado anormal de las cosas. Las minorías, siempre más activas y tiránicas, arrastran frecuentemente a las mayorías por caminos que repugna seguir a sus sentimientos y a sus conciencias, empujándolas a realizar actos que juzgan inoportunos y hasta frecuentemente injustos.

En tal situación, aun organizando la explotación por el Estado y haciéndola autónoma e independiente del Parlamento, no se llegaría a conseguir que respondiera a los intereses generales del país, no se eliminarían las ingerencias parlamentarias; el Gobierno, bajo la presión de los representantes políticos, ejercería a su vez presión sobre los administradores del servicio; no hay expediente que en un Estado representativo, en la situación en que el nuestro se encuentra, pueda impedir los funestos efectos de las influencias ilegítimas de toda especie.

Por lo demás, aun cuando con la organización autónoma del servicio de ferrocarriles pudieran atenuarse muchos inconvenientes, la cuestión del personal aparecería siempre amenazadora, a veces grave. El Estado, propietario y gerente de las redes, debería constantemente luchar contra las crecientes exigencias del personal de ferrocarriles, que constituye una agrupación de electores políticos, fuertemente organizada y formidable. El Estado, aun cuando árbitro de las tarifas, habría de soportar a menudo las peticiones, a veces excesivas, de los viajeros y del comercio.

Todo ello aconseja no hacer, por el pronto, más difíciles las condiciones en que se encuentra el Estado italiano, no obligarle a distraer una parte de su actividad de los graves deberes que el momento actual le impone, encargándole de la gran industria de

---

(1) En el caso de adjudicarse la explotación a Empresas privadas, ¿qué valor tiene el temor de que éstas carezcan de interés en la reducción de tarifas? En Italia, dueña de una gran parte de su red, no puede correrse el riesgo de que las Sociedades concesionarias obren según su propio interés y no según el de la economía pública. Si el Estado italiano quiere tomar a su cargo el interés y la amortización del capital empleado por él en la construcción de los ferrocarriles y establecer las tarifas sobre la sola base de los gastos de explotación, las Empresas explotadoras no tienen razón alguna para oponerse a ello, puesto que reciben una compensación conveniente por su trabajo. El Estado impone las tarifas que cree útiles a la economía pública y aprovecha los aumentos del tráfico, del mismo modo que experimenta las consecuencias de su depresión. No se trata de concesiones de construcción y de explotación, es decir, de concesiones íntegras, sino de contratos de adjudicación de la explotación, o sea de contratos en los que se han tenido en cuenta los productos que pueden obtenerse sobre la base de las tarifas establecidas, y los gastos que se suponen necesarios. Y en el caso en que el Gobierno explotara directamente los ferrocarriles que posee, ¿qué importancia tiene el argumento de los adversarios de esta explotación, que en las oscilaciones del tráfico ven un peligro para el presupuesto del Estado? Si éste confiara la explotación de sus ferrocarriles a Sociedades privadas, pagándolas los gastos ¿dejaría su presupuesto de correr la suerte de los productos de los ferrocarriles, que pueden variar de un año a otro?

los transportes por ferrocarril y entregándole un personal numeroso que por todos los medios se está tratando de organizar contra el Estado. Conviene impedir una lucha que, como industrial, puede ser difícilmente sostenida por él y en la que no debe intervenir más que como poder moderador y soberano. Actualmente, la tarea que incumbe al Gobierno es ya de suyo bastante pesada.

Frente a tantas agitaciones y dificultades sociales, tiene el deber de mantener intactas todas sus fuerzas y toda su acción, no sólo para regir bien la cosa pública en el interior y garantir los intereses nacionales en el exterior, sino también para dominar ese gran movimiento, haciendo posibles todas las exigencias legítimas, impidiendo las agresiones, vengan de donde vinieren, preparando un estado social en el que, sin intimidaciones ni violencias, todos los intereses puedan hallarse eficazmente garantidos. Distraerle en este momento de esa tarea y de la ejecución de tan altos deberes, cargándole con todos los cuidados, molestias y peligros de una empresa industrial que exige el empleo de numeroso personal y el asiduo estudio de grandes problemas técnicos y de importantes cuestiones comerciales, constituiría un grave error, cuyas consecuencias podrían ser fatales para nuestro país, económica y políticamente.

* * *

El ejemplo de otros países en que el Estado explota sus ferrocarriles, tampoco puede hacernos cambiar de opinión.

Hemos dicho que no se trata de ver en abstracto si un Estado debe regir sus ferrocarriles, sino solamente si nuestro país se encuentra en las condiciones referidas para hacerse cargo de la gran industria de los transportes por ferrocarril.

Existen explotaciones de Estado en Bélgica, en Alemania, en Austria-Hungría, en Francia, en Rusia y en otras naciones.

Bélgica, la primera, por razones políticas, inauguró la explotación por el Estado en una línea directamente construída por él, y hoy día la red que explota es de 4.000 kilómetros, próximamente.

La situación política, social y financiera de Bélgica no fué al principio desfavorable al régimen estatista, y durante algunos años no se echaron de ver grandes inconvenientes, si bien diferentes voces clamaron en la Prensa y en el Parlamento, exponiendo los efectos perjudiciales de tal régimen para el presupuesto del Estado, así como desde el punto de vista de las ingerencias dañosas para la industria del país.

Pero en estos últimos tiempos han aumentado mucho las quejas.

En el Senado se ha reprochado a la Administración de la red del Estado el querer exprimir la industria, en lugar de favorecerla; las federaciones de las asociaciones comerciales e industriales han acusado al Gobierno, afirmando que, debido a su política ferroviaria, no se cuida casi nunca de estimular las diversas ramas de trabajo nacional, y que el ministro de ferrocarriles sólo procura arruinar a cuanto puede hacer competencia a las líneas del Estado, no preocupándose, por consiguiente, sino de aumentar sus productos, llegando a favorecer, en ocasiones, a los productores extranjeros con, detrimento de los nacionales. La cuestión se ha agitado también con viveza en la prensa periódica, en la cual hasta se ha afirmado que no queda a Bélgica otro recurso que ceder la red del Estado a las Compañías.

Como tenemos ya indicado, en 1900 el presupuesto de ferrocarriles produjo un déficit de 1.660.147 francos, mientras que el año anterior había saldado con un superávit de 13.624.614 francos.

Donde se ha hecho el ensayo más importante de explotación por el Estado es en Prusia. Con arreglo a los deseos del canciller del Imperio, para dar más fuerza al Gobierno federal, para inaugurar una política económica proteccionista, y por otras razones de orden estratégico, la red del Estado ha tomado proporciones cada día más vastas, de modo que en 1900 comprendía unos 31.000 kilómetros.

Los resultados financieros del servicio fueron satisfactorios: el producto neto de la explotación, salvo ligeras oscilaciones, ha ido siempre en aumento hasta 1900 (1) y, según oportunamente hemos indicado, de 1882 a 1900, el Estado ha sacado del producto neto de su red 1.738 millones de marcos, que fueron ingresados en el Tesoro para proveer a necesidades del presupuesto general.

A pesar de ese estado favorable de la Empresa, hay muchos que ven con inquietud la preponderancia que va tomando en las finanzas públicas el presupuesto de ferrocarriles y notan excesivo espíritu fiscal en la explotación de la red.

Un economista alemán, afirmando que las promesas hechas por el Gobierno prusiano antes de la nacionalización de los ferrocarriles no han sido cumplidas y que el Estado se ha esforzado constantemente en sacar los mayores beneficios posibles de aquéllos, trata de demostrar que el interés hacia el presupuesto ha suplantado al celo por la economía nacional. Y añade que el público, reclamando siempre en vano el cumplimiento de las promesas hechas por el príncipe de Bismarck en vísperas de los rescates, critica el espíritu burocrático que ha penetrado por todas partes, y protesta contra las actuales tarifas, que afirma se hallan determinadas con fines

(1) El producto neto de la explotación de los ferrocarriles del Estado en Prusia, que era en 1900 de 705 millones de francos, ha descendido en 1901, especialmente a causa de la crisis económica de este año, a 647,5; lo que ha hecho bajar el rendimiento del capital de establecimiento de 7,17 por 100 en 1900, a 6,17 por 100 en 1901. *(Zeitung des Vereins Deutscher Eiseinbahnverwaltungen,* núm. 4, 1903.)

puramente fiscales, los que son anticomerciales y antidemocráticos, puesto que únicamente la gran industria se beneficia con las considerables facilidades que proporcionan las tarifas excepcionales establecidas para favorecer ciertos centros y determinados talleres (1). Sin embargo, esas críticas no han quedado sin réplica; en todo caso, no puede desconocerse, como ya se ha hecho notar, que el Estado prusiano ha sabido crear y dirigir la mayor organización industrial de los tiempos modernos.

Los restantes Estados de Alemania han seguido la política de rescates del Gobierno prusiano, pero los resultados financieros por ellos obtenidos no han sido tan favorables como los de Prusia (2).

Austria, con respecto a ciertas redes, ha seguido el ejemplo de Alemania. En 1.º de Enero de 1900, el Estado austriaco explotaba, directamente, una red de 11.000 kilómetros, en números redondos, con un producto neto de explotación de 65 millones de francos. Este producto no ha bastado para cubrir las cargas asumidas por el Estado, respecto a ferrocarriles, produciéndose, por consiguiente, un déficit que grava el presupuesto general formulado para el año 1902 en unos 66 millones de francos.

Esos onerosos resultados financieros, si no han inducido al Gobierno a modificar su política ferroviaria, le han hecho, sin embargo, más prudente y más cauto por lo que toca a los ulteriores rescates de las redes restantes que todavía pertenecen a Empresas privadas.

En Hungría, el Estado explotaba en 1900, unos 15.000 kilómetros de ferrocarriles, de los que más de 6.000 son de interés local y pertenecen a diferentes Sociedades.

Lo que indujo al Gobierno húngaro a proceder a los rescates y a la explotación por el Estado, fué la idea de hacer de los ferrocarriles el instrumento más poderoso del desarrollo económico del país, a más del deseo de eliminar de su territorio la influencia austriaca.

Después de la creación de la red del Estado, se aplicaron las tarifas por zonas, especialmente con objeto de favorecer el movimiento de viajeros, el cual, en efecto, aumenta notablemente, con resultados beneficiosos para la economía pública. Tampoco parece que esa reforma haya sido perjudicial para el servicio desde el punto de vista financiero, una vez que el presupuesto del Estado obtiene cada año un beneficio que equivale al interés del 4 por 100, próximamente, del capital empleado en la red.

Rusia ha creado también una red del Estado.

Según tenemos indicado, las concesiones a las

(1) Kauffman: *La politique française en matière de chemins de fer.*

(2) En 1901, Baviera ha obtenido el 2,57 por 100 del capital empleado en los ferrocarriles del Estado; Sajonia, el 3,18 por 100; Wurttemberg, el 2,60 por 100, y el Gran Ducado de Baden el 2,51 por 100.

Compañías privadas, con garantía de interés, fueron causa de un notable aumento en las cargas del presupuesto ruso, buscándose en los rescates el remedio para las finanzas públicas.

A los rescates se añadieron inmediatamente las construcciones directas por el Estado, de suerte que en 1900 la red explotada por el Gobierno ruso era de más de 36.000 kilómetros.

El producto neto con el que se provee a los intereses del capital de establecimiento y a la amortización, es muy limitado en los ferrocarriles de Estado de la Rusia europea. La red asiática es completamente improductiva, no alcanzando el producto bruto ni siquiera para cubrir los gastos de explotación.

En Francia la cuestión de los rescates ha producido viva agitación; pero jamás se ha obtenido mayoría en las Cámaras legislativas para realizar aquéllos, del mismo modo que en la población tampoco se ha encontrado ambiente propicio (1).

Después de numerosas vicisitudes, la red explotada, directamente, por el Estado francés, no mide más que unos 3.000 kilómetros.

Los resultados de la explotación de la misma, parecen bastante medianos. Se afirma, en realidad, que el Estado explota más caro que las Compañías, no obstante el diligente celo de un personal superior muy competente, celo encaminado a perfeccionar los métodos de explotación y a dar toda clase de facilidades a los viajeros. Tales esfuerzos no pueden tener los resultados que se desean, porque la red del Estado atraviesa la región menos industrial de Francia y se halla sujeta a la competencia de las de Orleáns y del Oeste, competencia más peligrosa todavía que la que se entabla de ordinario entre redes próximas. En efecto, la red del Estado, comprendida entre las dos que acaban de mencionarse, carece de libertad para reducir sus tarifas y aumentar el número de trenes; ve amortiguarse el desenvolvimiento de su tráfico absorbido por las otras líneas; y no encuentra en su recorrido sino transportes poco remuneradores, industrias rudimentarias, o expediciones agrícolas intermitentes.

Suiza, igualmente, ha creído conveniente incau-

(1) La cuestión de los rescates fué planteada por vez primera en 1848, por iniciativa del Gobierno provisional y por razones más bien políticas que económicas, volviendo a agitarse en 1870, con el fin de encontrar un medio para facilitar la liberación del territorio ocupado por los alemanes. Desde entonces – y sobre todo en 1880 y 1883, a consecuencia de la campaña realizada contra las grandes Compañías—la tesis de los rescates ha aparecido frecuentemente en los programas electorales y en la Prensa. En fin, en estos últimos años, después de un proyecto de rescate de iniciativa parlamentaria relativo a las redes del Oeste y del Mediodía y después de otro proyecto de nacionalización de las redes restantes, la Comisión parlamentaria de ferrocarriles propuso se hiciera un estudio detallado de esa doble cuestión, el cual ha sido terminado, pero hasta el presente no ha tenido consecuencias.

tarse de los ferrocarriles privados. Los rescates tendrán lugar, en gran parte, este año y en 1909: de modo que los resultados de la nueva política ferroviaria adoptada en dicho país no podrán apreciarse hasta que transcurra algún tiempo.

De las indicaciones sumarias que acabamos de hacer acerca de los resultados que financiera y económicamente ofrecen los ferrocarriles explotados por algunos Estados extranjeros, se deduce que no nos hemos equivocado al afirmar que también un Estado puede regir convenientemente sus ferrocarriles cuando reúne las condiciones que para tal empresa se requieren.

Pero en Bélgica se comienzan ya a hacer serias observaciones sobre la marcha de los ferrocarriles del Estado; y en Francia, que socialmente tiene mucha analogía con Bélgica, la pequeña red del Estado permanece estacionaria, no obstante los esfuerzos que se han hecho para extenderla y aun para nacionalizar todos los ferrocarriles.

En Prusia, por el contrario, la explotación del Estado se extiende a casi toda la red. Con el aumento de tráfico que se ha producido desde 1895, el Estado ha obtenido buenos resultados de los rescates y, por consiguiente, de la explotación de los ferrocarriles, después de haber tropezado con grandes dificultades. En los otros Estados del Imperio germánico, en Austria-Hungría, en Rusia, la explotación por el Estado tiende a extenderse cada vez más, aun cuando los resultados financieros no igualan, ni con mucho, los obtenidos en Prusia.

Se confirma por lo expuesto que en los países cuyos Gobiernos tienen robusta organización, los ferrocarriles pueden ser muy acertadamente explotados por el Estado; y que si la explotación se halla dirigida con arreglo a sanas ideas industriales, la disparidad de los resultados financieros deriva esencialmente de la diversidad de condiciones económicas que los respectivos países ofrecen.

* * *

¿Se encuentra Italia en condiciones políticas y sociales semejantes a las de Prusia? No creemos que pueda contestarse afirmativamente a esta pregunta.

Difícilmente podríamos nosotros organizar un servicio de Estado tan importante y en tan gran escala como el que ha organizado el Gobierno prusiano con su gran número de kilómetros de vías férreas. No nos sería fácil hacerlo independiente de todas las influencias nocivas que en Prusia no se manifiestan, pero que entre nosotros son activas y tiránicas. Y quizá tampoco tuviéramos nosotros esa constancia y esa tenacidad que son indispensables para desarrollar y mejorar día por día un servicio tan vasto.

El espíritu organizador del pueblo germano es bien distinto; muy otro es el concepto que tiene de la más rígida disciplina, del respeto a las leyes, del principio de autoridad; muy diferente también es el carácter de ese pueblo, que en breve lapso de tiempo ha alcanzado un grado tan eminente de civilización, tan gran poder económico y político.

De nada sirve afirmar que, del mismo modo que el Estado italiano tiene a su cargo el servicio de tabacos y el de correos y telégrafos, de igual manera que, por diversos motivos, dirige directamente los grandes arsenales de la marina militar, algunos importantes establecimientos dependientes del Ministerio de la Guerra y otros talleres, podría también explotar convenientemente los ferrocarriles.

La comparación no resiste al menor examen. Las manufacturas de tabacos no pueden ser consideradas como una verdadera industria; constituyen un monopolio especial que el Estado explota únicamente por razones fiscales y financieras para asegurar a su presupuesto uno de sus más importantes ingresos, a falta del cual debería apelar a contribuciones siempre mal recibidas.

La administración de correos y telégrafos tiene igualmente por objeto sanear el presupuesto del Estado, y no ofrece carácter industrial alguno. Los transportes que requiere se hacen por medio de los ferrocarriles y de las Empresas de navegación La misión del Estado se reduce a mantener y a regular, con arreglo a las normas comunes a sus restantes organismos, el personal que dirige y el que se necesita para el funcionamiento del servicio público, cubriéndose los gastos con tarifas especiales que dejan un margen de beneficio para el presupuesto general.

Ninguna comparación puede tampoco establecerse entre la industria de los transportes por ferrocarril y los arsenales y demás establecimientos militares. Estos establecimientos, necesarios para la construcción o reparación del material de guerra, tuvo que crearlos el Estado cuando la industria privada no se hallaba todavía desarrollada entre nosotros, y atendiendo además a razones de orden militar. Hoy día sería difícil abolirlos; razones políticas dignas de consideración se oponen a ello; pero ya se sabe que el trabajo de tales establecimientos del Estado cuesta muy caro, y que el personal empleado en ellos es causa de contínuos entorpecimientos para las Administraciones de Guerra y de Marina. (1).

Los transportes por ferrocarril constituyen, por el contrario, una verdadera industria. Basta citar la tracción y el entretenimiento para formarse idea de los grandes aprovisionamientos necesarios para la explotación, de los continuos trabajos que deben ejecutarse en muy amplia escala, de los numerosos contratos que se requieren para tantas compras, ventas e instalaciones.

La explotación de los ferrocarriles es también una

(1) La explotación de los monopolios comienza a resentirse también de la influencia que las crecientes exigencias de los obreros ejercen en el coste de fabricación.

verdadera empresa comercial. El que explota, si por un lado debe atraer el tráfico hacia sus líneas o crear nuevos tráficos, rebajando las tarifas, modificando los horarios, mejorando las condiciones de transporte, debe tener al propio tiempo un conocimiento exacto de las exigencias de la producción nacional, de las necesidades de los consumidores, de la competencia a que pueden dar lugar los productores y países extranjeros; debe, en fin, hallarse capacitado para que no le coja de sorpresa ningún nuevo fenómeno, ningún cambio en la producción o en el comercio nacional y extranjero.

¡Qué diferencia entre una Empresa industrial y comercial tan vasta, tan importante, económica y financieramente, tan delicada por sus funciones técnicas y comerciales, y el monopolio de tabacos, el servicio de correos y telégrafos, los establecimientos militares!

Tales consideraciones y otras análogas han decidido a la mayoría de la Comisión a votar que continúe adjudicándose a la industria privada la explotación de los ferrocarriles (1).

Las Empresas privadas, en nuestro país, están en mejores condiciones para organizar una gran industria de transportes; ofrecen al ministro un medio de resistencia contra las excesivas ingerencias políticas; evitan las relaciones directas del Estado con el personal de ferrocarriles; con ellas puede conservar el servicio ese carácter eminentemente industrial, indispensable a los intereses generales del país.

Para evitar los inconvenientes que la explotación privada ha puesto de manifiesto y para garantir lo mejor posible los intereses del Estado, la Comisión ha indicado las nuevas cláusulas y medidas a las que habría de subordinarse la prórroga de la adjudicación de la explotación de los ferrocarriles a las Empresas.

Y además, hay que desechar, con respecto a dichas Sociedades, ese espíritu de crítica que sólo busca lo malo y jamás hace resaltar lo bueno.

No obstante los defectos que hemos hecho notar en la gestión de las tres Empresas arrendatarias, no creemos que las Compañías privadas representen siempre un peligro para el interés público.

Mientras que el Estado sepa, por medio de contratos oportunos y apropiadas disposiciones legislativas, garantir sus propios intereses, nada tendrá que temer de esas grandes asociaciones que, sacando del ahorro enormes capitales, dan lugar a las mayores iniciativas, despiertan las energías latentes y tanto contribuyen al desarrollo de la riqueza y al engrandecimiento del país.

Sin duda, esas poderosas asociaciones tratarán de sacar el mejor partido a sus capitales; pero ello no constituye, en nuestra opinión, un peligro para los intereses públicos, siempre que el Estado vele con firme y constante energía por la ejecución de los contratos y de las leyes; las iras, las sospechas, las antipatías contra las Compañías se hallarían, en tal caso, poco justificadas.

Si esas iras, esas antipatías son sinceras, de buena fe, si no constituyen medios de estrategia política, entonces revelan la falta absoluta de conocimiento de todo aquello que se requiere en los tiempos modernos para que un país pueda alcanzar un alto grado de potencia económica y política, y, por consiguiente, de civilización.

Pero si procedieran de un ambiente viciado de la moralidad pública, lo que sería aún más lamentable, el propio Estado no se libraría de las suspicacias cuando se le confiasen industrias, para regir las cuales no se tiene confianza en las Empresas privadas.

Constituyamos, pues, debidamente esas grandes Sociedades, estipulemos con ellas contratos convenientes y equitativos, sometámoslas a un control eficaz y permanente, a revisiones cuidadosas. Aquéllas serán entonces útiles instrumentos para el Estado y contribuirán al bien de la Patria.

* * *

Muchos deplorarán que no hayamos expuesto una argumentación decisiva en favor o en contra de la explotación por el Estado.

Cada cual puede tener sobre una u otra solución su opinión personal, instintiva en los unos, resultante en los otros de trabajos, de estudios y de la propia experiencia. Pero los que no se dejen guiar por ideas preconcebidas habrán de reconocer la imparcialidad de criterio de nuestra Comisión. Nosotros no hemos tenido más que una mira: la buena explotación de los ferrocarriles, y, por consiguiente, hemos tratado de investigar si en las condiciones actuales de nuestro país se puede realizar mejor este servicio por medio del Estado o de Empresas privadas. También hemos pensado que nuestra resolución habría de chocar contra muchos prejuicios, motivo por el que hemos querido ser más francos y concisos en la manifestación de nuestro parecer.

En un momento en que los grupos políticos reclaman con gran insistencia que el Estado explote los ferrocarriles; en un momento en que los intereses privados y electorales se oponen a la explotación privada; en un momento en que una parte de la opi-

(1) La mayoría de la Comisión ha aprobado la siguiente orden del día: «La Comisión es de parecer que la explotación de los ferrocarriles debe ser hecha por la industria privada, con arreglo a las bases, cláusulas y condiciones indicadas por aquélla.»
La orden del día propuesta por el Hon. Stelluti Scala y votada por la minoría de la Comisión, ha sido: «La Comisión, estimando difícil obtener, mediante nuevas cláusulas, una organización de la explotación privada de los ferrocarriles, conforme a las completas exigencias actuales del servicio público, expresa su preferencia hacia la explotación por el Estado, sobre la base de la mayor autonomía compatible con los derechos constitucionales».

nión pública desea cambiar el estado de las cosas, sin conocer las razones que puedan aconsejar el cambio, sino por el solo prurito de novedad y porque lo que existe parece siempre malo y se sueña con que lo nuevo será mejor; en ese momento, nosotros, llamados a estudiar la cuestión y a expresar nuestro parecer, hemos querido darlo sin miedo ni reticencias. Creemos que antes de llegar a una solución favorable a la explotación por el Estado, hay que esperar otros tiempos, otra situación, otras condiciones y otras costumbres.

Limitémonos hoy a corregir los errores cometidos al redactar los convenios de 1885 y al aplicarlos.

Por otra parte, antes de desechar un régimen que se ha experimentado y que puede mejorarse aprovechando las lecciones de la experiencia, es necesario intentar perfeccionarlo con métodos prudentes y aun radicales, si es preciso, para adaptalo mejor a las condiciones políticas y sociales de nuestro país.

Obrando de otra suerte, volveríamos a caer en los errores del pasado; y cambiando contínuamente nuestra política en materia de ferrocarriles, acabaríamos por no tener ninguna.

Apéndice II

Algunos datos estadísticos (1).

(1) Ténganse en cuenta al examinar estos cuadros, además de sus notas especiales, las observaciones sobre Estadística hechas en las Advertencias generales y en la Introducción del presente Título.

CUADRO NUM. 145 (XLIII)

Desarrollo sucesivo de los ferrocarriles italianos.

AÑOS	Longitud de las líneas explotadas — Kms.	Períodos
1839 (1)	8	Primero
1840	8	
1850	426	
1860	1.800	
1870	6.233	Segundo
1880	8.713	
1885	10.000	
1890	12.907	Tercero
1900	15.787	
1905	16.284	Cuarto
1910	16.960	
1912	17.268	

(1) Año de la apertura a la explotación del primer trozo de ferrocarril.

CUADRO NÚM. 146 (XLIV)

Resultados de la explotación y financieros de la

		1904 - 05 — Liras.	1906 - 07 — Liras.
Productos...	Del tráfico	348.591.000'00	406.546.731'74
	Varios	22.299.000'00	15.936.215'79
	TOTALES	370.890.000'00	422.482.947'53
Gastos...	Ordinarios	238.659.000'00	319.257.647'47
	Complementarios	»	25.000.000'00
	TOTALES	238.659.000'00	344.257.647'47
Producto neto de la explotación		132.231.000'00	78.225.300'06
Coeficientes de explotación...	Computados sólo los gastos ordinarios	»	75 56
	Computados los gastos ordinarios y los complementarios	64'35	81'48
Gastos accesorios...	Intereses y amortizaciones (2)	»	22.246.618 05
	Entregas al fondo de reserva	»	8.130.934'63
	Entregas al Consorcio siciliano del azufre y al Tribunal de Cuentas	»	120.000'00
	Alquiler de vagones	»	»
	TOTALES	»	30 515.562'68
Excedente		»	47.709.747'38
Ingresos del Tesoro...	Excedente	»	47.709.747'38
	Productos eventuales	»	2.427 829'12
	Extraído del fondo de reserva	»	10.512.994'06
	Economías en las reparaciones del material móvil	»	6.886.202'96
	Sobretasas (ley de 13 de Abril de 1911) (3)	»	»
	TOTALES	»	67.536.773'52
Cargas del Tesoro...	Por débitos a las antiguas Empresas concesionarias (4)	»	10.765.977'16
	Contribución a los gastos para mejoras (4)	»	6.000.000'00
	Condonación de multas a los proveedores	»	»
	Por insuficiencia de subvención a la navegación (ley de 5 de Abril de 1908	»	»
	Suplementos de salarios al personal (ley de 13 de Abril de 1911)	»	»
	TOTALES	»	16.765.977'16
Producto líquido para el Tesoro		»	50.770.796'36

(1) Comprende el ejercicio 1904-05, último año de explotación completa por las Compañías; el 1906-07, primer año de explotación completa por el Estado; y los él se incluyen, conviene tener presentes las observaciones que sobre varias de las partidas que figuran en el mismo se hacen en los lugares correspondientes del

(2) Sólo figuran los que corresponden al capital de establecimiento de la red, desembolsado con posterioridad al rescate de 1905; pues desde que éste se hizo fecha.

(3) Las sobretasas dispuestas por esta ley fueron establecidas en los transportes de viajeros y mercancías para compensar, en parte, los nuevos gastos decreta

(4) En los últimos años no figuran estas dos partidas, con arreglo a la ley de 25 de Junio de 1909, que dispone pasen a cargo del presupuesto general del Estado.

Red de ferrocarriles italianos de interés general [1].

1907 - 08 — Liras.	1908 - 09 — Liras.	1909 - 10 — Liras.	1910 - 11 — Liras.	1911 - 12 — Liras.	1912 - 13 — Liras.
434.017.892'34	450.837.761'60	481.245.190'81	498.352.027'17	525.469.574'29	551.313.276'21
30.148.656'69	26.014.528'72	24.753.406'10	27.279.546'08	27.728.227'03	29.289.499'00
464.161.549'03	476.852 290'32	505.998.596,91	525 631.573'25	553.197.801'32	580.602.775'21
358.929.071'91	373 907.144'76	391.471.905'10	398.545.668'16	417.125.165'45	431.283.387'25
26.150.000'00	21.650.000'00	22.260.000'00	23.664 098'16	25.751.284'22	26.530.000'00
385.079.071'91	395.557.144'76	413.731.905'10	422.209.766'32	442.876.449'67	457.813.387'25
79.087.477'12	81.295.145'56	92.266.691'81	103.421.806'93	110.321.351'65	122.789.387'96
77'32	78'41	77'30	75'82	75'40	74'28
82'93	82'95	81'76	80'32	80'05	78'85
31.712 106'12	40.408.051'38	48.831.430'88	56.836 579'70	64.650.691'20	72.179.833'82
9.680.357'85	10.016 755'23	7.000.000'00	7.000.000'00	7.337.368'25	7.749.000'00
899.166'67	970.000'00	970.000'00	970.000'00	970.000'00	970.000'00
»	»	»	1.103.599'04	1.434.285'11	1.016 055'32
42.291.130'64	51.394.806'61	56.801.430'88	65.910.178'74	74 392.344'56	81 914.889'14
36.795.843'48	29.900.338'95	35.465.260'93	37.511.628'19	35 929.007'09	40.874.498'82
36.795.846'48	29.900.338'95	35.465.260'93	37.511.628'19	35.929.007'09	40.874.498'82
8.962.218'92	7.421.548 12	1.863.039'34	1.291.993'62	335.730'37	217.639'27
6 222.640'20	14.107.549'13	3.000.000'00	10.000.000'00	11.500.000'00	7.500.000'00
7.351 237'43	4.000.000 00	»	»	»	»
»	»	»	600.000'00	8.896.789'00	9.334.000'00
59.331.943'03	55.429 436'20	40.328.300'27	49.403.621'81	56.661.526,46	57.926 138'09
9.973.128'37	11.914.934'17	»	»	»	»
6.000.000'00	9.016.755'23	»	»	»	»
»	»	»	»	»	4.886.924'71
»	»	»	1.858.857'05	929.631'76	992.168'93
»	»	»	9.477.230'00	24.586.197'00	25.023.088'00
15.973.128'37	20.931.689 40	»	11.336.087'05	25.515.828'76	30.902.181'64
43.358.814'66	34.497.746'80	40.328.300,27	38.067.534'76	31.145.697'70	27.023.956'45

siguientes a éste, hasta el 1912-13, úllimo de que tenemos datos. Para la mejor inteligencia de este cuadro y con objeto de dar su verdadero valor a las cifras que en
presente capítulo.
se decidió aliviar el presupuesto especial de ferrocarriles de las cargas financieras correspondientes al capital de establecimiento realizado con anterioridad a dicha

dos en beneficio del personal.

CUADRO NÚM. 147 (XLV)

Distribución del tráfico en 1904 (1) y 1912 en las doce regiones de la red del Estado italiano creadas por decreto de 5 de Agosto de 1912.

REGIONES	PRODUCTO DEL TRÁFICO DE VIAJEROS			PRODUCTO DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS		
	1912 — Millones de liras.	1904 — Millones de liras.	Aumento. — Por 100.	1912 — Millones de liras.	1904 — Millones de liras.	Aumento. — Por 100.
Turín	26'632	17'648	51'00	46'120	31'257	47'50
Génova	18'094	12'518	44'00	32'374	22'643	43'00
Milán	35'152	21'431	64'00	63'843	41'222	50'80
Venecia	15'736	8'781	79'00	25'763	16'468	56'50
Bolonia	20'238	12'654	60'00	40'922	25'790	58'50
Florencia	21'725	13'994	55'20	34'948	21'710	61'00
Roma	17'965	12'554	43'00	21'399	12'798	67'30
Ancona	11'389	6'637	71'50	25'187	16'083	56'50
Bari	8'161	4'418	84'50	11'674	6'793	72'00
Nápoles	16'493	10'957	50'50	17'353	11'738	47'80
Reggio de Calabria	5'946	2'998	98'00	8'179	3'930	108'00
Palermo	13'123	6'607	98'20	12'553	8'554	46'50
TOTAL	210'654	131'197	60'50	340'315	218'986	55'30

(1) O sea, antes de encargarse el Estado de la explotación.

CUADRO NÚM. 148 (XLVI)

Algunos otros datos relativos a los ferrocarriles del Estado italiano

Material movil

	1908-1909	1909-1910	
	En servicio	En servicio	En construcción
Locomotoras de vapor	4.537	4.675	343
» eléctricas	25	37	13
Automotrices de vapor	103	103	»
» eléctricas	51	51	»
Coches de viajeros	9.656	9.896	357
Furgones de equipajes	2.607	3.061	361
Vagones de mercancías	83.817	86.514	5.091
» para trenes de trabajos	1.995	1.863	»
» alquilados	3.131	2.159	»

Personal

(EJERCICIO 1909-1910)

Número total de agentes		143.630
» de agentes por millón de liras de productos		283'9
» » » » » de trenes-kilómetro		1.331
Aumento del tráfico en los cinco años anteriores		52 %
» del personal de oficinas en el mismo plazo		63 »
» » » activo » » »		57 »
Retribución media de un agente	Ls.	1.600

Capital de establecimiento en fin del ejercicio 1912-1915

Instalación de las vías férreas	Ls.	5.415.874.000
Material de explotación y de navegación	»	1.356.833.000
Aprovisionamientos	»	144.019.000
TOTAL	»	6.916.726.000

Productos

ALGUNOS PROMEDIOS CORRESPONDIENTES AL EJERCICIO 1912-1913

Producto bruto kilométrico	Ls.	30.000
Tanto por ciento del capital de establecimiento representado por los productos		8'60 %
Capital de establecimiento correspondiente a cada lira de producto	Ls.	11'60

PRODUCTOS MEDIOS POR TREN-KILÓMETRO EN DIVERSOS EJERCICIOS

	1908-1909 — Liras.	1909-1910 — Liras.	1910-1911 — Liras.
Viajeros	2'86	2'95	2'96
Mercancías	6'78	6'81	6'94
Tren-kilómetro de toda especie	4'60	4'69	4'75

Gastos

VARIACION DE LOS GASTOS CON RELACION A LOS PRODUCTOS DE 1905 A 1910

Gastos de personal	De 41'80 % a 45'40 % de los productos.
» » combustible	» 10'50 » » 11'60 » » »
Gastos restantes	» 14'50 » » 20'30 » » »
Variación del coeficiente de explotación propiamente dicho en el indicado período	De 65'80 % a 77'30 %

Diferencias de conjunto en los productos y gastos entre 1904-1905, último ejercicio completo de las Compañías, y 1912-1913

Aumento de los productos de la explotación	+ 56 %
» » gastos » »	+ 91 »
» del coeficiente de explotación	+ 14'5 »
Disminución del producto neto	— 7 »

CAPÍTULO VIII

Francia.

Advertencia preliminar.

Tan patentes son los motivos que nos obligan al estudio de la política ferroviaria francesa, que huelga enumerarlos; no siendo tampoco necesario hacer ninguna advertencia acerca de la contextura de este capítulo, que obedece únicamente, como en la mayor parte de los restantes, a las normas generales expuestas en la Introducción del presente Título.

En cambio, es indispensable manifestar la razón especial que nos ha inducido a dar a esta monografía una extensión excepcional, muy superior a la concedida a los demás países, y que, ciertamente, no se halla justificada ni por el rango mundial de Francia, ni por el desarrollo de sus redes de ferrocarriles, ni por el volumen de su tráfico, ni aun por la complejidad de su política ferroviaria, pues en todos los mencionados aspectos hay, entre las que estudiamos, varias naciones más dignas de atención, no habiéndolas otorgado, sin embargo, tanto espacio.

Es innegable que la cultura francesa ha ejercido y aún sigue ejerciendo sobre la española una influencia preponderante, hasta el punto de que muchos sistemas y modas han sido introducidos y aceptados desde luego en España sin pararse nadie a examinarlos y por el solo hecho de ser oriundos de Francia. Por lo cual pudiéramos decir con toda propiedad que, más que influencia, es una verdadera sugestión la que ejerce sobre nosotros la mentalidad francesa.

En no pocos espíritus, por un efecto de reacción bien comprensible, han surgido sentimientos contrarios; y aun cuando este grupo de personas sea muchísimo más reducido, no es raro encontrar gentes predispuestas sistemáticamente en contra de todo lo francés.

Ello impone, en nuestro sentir, a quien trate de hacer en España un estudio comparativo, sobre cualquier tema, entre diversos países, la obligación de detallar más en todo cuanto a Francia haga referencia, no porque lo concerniente a esa nación tenga más importancia objetiva, sino porque subjetivamente la tiene mayor, y sólo desmenuzando los hechos puede conseguirse apreciarlos tal como son, sin pasión alguna, y ponerse en condiciones de imitar, con la debida prudencia, aquello que de imitación sea digno, y de repudiar cuanto merezca ser repudiado: lo uno y lo otro, racionalmente, conscientemente, prescindiendo de toda sugestión, de toda predisposición en pro o en contra.

Primeras etapas de la política ferroviaria en Francia.

Primer período.—Régimen de las primeras líneas establecidas.

Si se consideran como ferrocarriles las primeras líneas servidas exclusivamente por tracción animal, el origen de los ferrocarrlles franceses se remonta hasta 1823, y, por lo tanto, es Francia uno de los países que más pronto los establecieron. Si por el contrario no quieren considerarse como tales si no aquellas líneas servidas por tracción a vapor, hay que modificar radicalmente esa afirmación, puesto que en ese caso son varias las naciones que se anticiparon a Francia en la utilización práctica de la locomotora.

La primera concesión de un ferrocarril en Francia lleva la fecha de 26 de Febrero de 1823. Por una ordenanza real de esa fecha se autorizó a los señores Lur-Saluces y sus asociados, bajo la razón social de Compañía de Ferrocarril, para establecer una línea desde Andrezieux a Saint-Etienne, con una longitud de 20 kilómetros y destinada a enlazar las minas de Saint-Etienne con el Loire. La concesión estaba hecha a perpetuidad, y se reconocía a los concesionarios el derecho de expropiación. La línea estaba dedicada exclusivamente al transporte de mercancías, especialmente al de la hulla, y se imponía a los concesionarios una tarifa máxima de 0,0186 francos por hectolitro de hulla o por cada 50 kilogramos de mercancía de cualquier otra especie. El Gobierno se había reservado la aprobación del tratado. que efectivamente se aprobó por ordenanza real de 30 de Junio de 1824.

Esta primera concesión marca las líneas generales del régimen seguido en Francia durante bastante tiempo, que se completa con otra nueva ordenanza de 21 de Junio de 1824, en la que se autoriza la constitución de una Sociedad Anónima con el Título de Compañía de los Ferrocarriles de Saint-Etienne al Loire, y se aprueban sus estatutos.

La intervención del Gobierno se había, por consiguiente, referido a tres cuestiones distintas:

1.ª A la concesión de la línea, con el derecho de expropiación, y la reglamentación de las tarifas.

2.ª A la autorización para la constitución de la Sociedad que había de ejecutar y explotar la línea; y

3.ª A la aprobación del trazado.

El capital social que era de 1.000.000 de francos estaba representado por 200 acciones de 5.000 francos, y la Sociedad debía tener una duración de noventa y nueve años, ateniéndose a la ley que disponía en Francia que las Sociedades por acciones no pudiesen tener más que una duración determinada.

La línea se abrió a la explotación el 1.º de Junio de 1828, y a ella siguieron otras varias concedidas con arreglo a disposiciones muy semejantes. Estas líneas fueron:

La de Saint-Etienne a Lyon, de 58 kilómetros, concedida el 7 de Julio de 1826.

La de la línea de Andrezieux a Roanne, de 67 kilómetros, concedida el 21 de Junio de 1828, aprobado su trazado el 23 de Julio de 1830 y abierta a la explotación en Marzo de 1833.

La de Epinac al Canal de Borgoña, de 27 kilómetros, concedida el 7 de Abril de 1830.

Estas dos últimas líneas tenían principalmente el objeto de enlazar los centros industriales con las vías navegables, presentando, por lo tanto, desde este punto de vista, caracteres muy análogos a los de los primeros ferrocarriles ingleses.

Finalmente, la línea de Tolosa a Montauban, de 50 kilómetros, pero que, aunque concedida el 21 de Agosto de 1831, quedó anulada su concesión.

En ninguna de estas líneas se empleaba la locomotora, al contrario de lo que ya por entonces se hacía en Inglaterra, explotándose todas con tracción animal.

Las características de las concesiones en este período eran, en resumen, las siguientes: Las líneas se utilizaban exclusivamente para el servicio de empresas industriales; la concesión se hacía a perpetuidad, aunque la duración de la Compañía hubiese de ser limitada con arreglo a las leyes; la construcción se hacía exclusivamente con los recursos de los concesionarios, sin ningún auxilio del Estado, salvo el derecho de expropiación que éste les otorgaba; no estaban sometidas a carga alguna impuesta por el Gobierno; realizaban sus fondos exclusivamente por medio de acciones, sin proceder jamás a emitir obligaciones; y, finalmente, se ajustaban a una tarifa única para todas las mercancías en la que se fijaba un precio máximo. El Gobierno, por consiguiente, se limitaba a tomar esas medidas de precaución, sin que se creyese obligado a intervenir, para todo lo demás, en la vida de

esas nuevas Sociedades, porque no creía, de acuerdo con la opinión pública, que posteriormente hubiese de tomar este medio de locomoción la importancia que adquirió.

Segundo período.

Con los primeros ensayos de locomotoras realizados en la línea de Saint-Etienne a Lyon, en 1832, comienza un segundo período en la historia de los ferrocarriles franceses.

La Compañía concesionaria de esa línea fué la primera que se decidió a realizar el transporte de viajeros y a crear un servicio público de mercancías, en vez de limitarse a su tráfico propio. Estas tentativas hubieron de llamar, naturalmente, la atención general, y su primera consecuencia fué que un grupo importante de hombres de negocios gestionase del Gobierno la autorización para establecer un ferrocarril sobre carreteras en la nacional de Montbrison a Montrond en una longitud de 16 kilómetros. Esta línea había de constituir un ramal de la de Andrezieux a Roanne, y estaba destinada exclusivamente a un empleo industrial.

El ejemplo de Inglaterra, donde el Gobierno se había desentendido en absoluto de los ferrocarriles, no fué seguido por Francia, cuya organización tradicional obligaba realmente al Gobierno a que se preocupase de tales empresas, cuya importancia era capital para los intereses de la nación, y que, además, habían de proporcionarle un incremento en su autoridad y un medio para hacer más efectiva la centralización que caracterizaba la organización francesa. Por esta razón, afrontó enérgicamente la ruda oposición que se hacía al proyecto ultimamente indicado, fundándose en los peligros que traería el establecimiento de una línea férrea sobre carretera.

Con el dictamen favorable de las dos Cámaras, se otorgó la concesión en 24 de Abril de 1834, concediéndose, además de los terrenos, es decir, la zona necesaria de carretera, una subvención de 50.000 francos. El capital social era de 175.000 francos, representado por 175 acciones de 1.000 francos, a lo que se añadió una subvención de 25.000 concedida por la ciudad de Montbrison. La explotación comenzó en 1839 y continuó hasta 1848.

La concesión de esta línea, a pesar de su corta extensión, tiene verdadero interés, porque inauguró un nuevo sistema, en el que se otorgaba una subvención en dinero con fondos del Estado, además de ceder el uso de una carretera pública, y como no se podía, por entonces, prever la extensión de estos beneficios, el Estado había creído que era su deber asegurar la posibilidad de rescatar las líneas señalando a las concesiones un término legal, por lo cual esta concesión se hizo ya con carácter temporal. Ofrece también la particularidad de que fué en ella en la que, por primera vez, se agruparon todas sus condiciones en un solo documento conocido en Francia con el nombre de Cahier des charges (Pliego de condiciones). También se determinó la tarifa máxima para el transporte de viajeros y de mercancías, y se definió claramente el derecho de intervención y vigilancia del Estado.

Entre tanto, Thiers, ministro entonces de Comercio y Obras públicas, a pesar de sus opiniones francamente desfavorables, al principio, para los ferrocarriles, de los que en 1823 preveía el fracaso, porque encontraba absurda la idea de los carriles de hierro, entendiendo que sobre ellos sería insuficiente la adherencia, y que, bastante más tarde, ya en 1830, decía que los ferrocarriles servirían todo lo más de juguetes para los curiosos, no pudo menos de reconocer que mientras en Inglaterra, ya en el año últimamente citado, había 279 kilómetros en explotación, en Francia se habían construído solamente a razón de 37 por año desde 1830 a 1834, en cuyo año la red total era solamente de 149 kilómetros. Preocupado con razón por esta diferencia y de acuerdo con el Parlamento, que reconocía también la importancia de este nuevo medio de comunicación, creyó que ya no podía diferirse por más tiempo la construcción de líneas más importantes, y solicitó del Parlamento un crédito de 500.000 francos para el estudio de ferrocarriles. Es interesante conocer el pensamiento del Gobierno y, especialmente, el de Thiers, contenido en la exposición de motivos para la petición de

citado crédito hecha en 1833: «No os propongo —decía— la creación de ferrocarriles con el dinero del Estado. Esta idea no se os puede ocurrir ni a vosotros ni a mí, pero os propongo que quitemos las dificultades que frecuentemente impiden y siempre retrasan se ejecución en Francia».

Según la opinión de Thiers, las Compañías hacían los estudios preliminares de un modo tan incompleto e insuficiente, que los ingenieros del Estado se veían obligados no sólo a corregirlos sino a rehacerlos completamente en muchas ocasiones. Para evitar esta pérdida de tiempo el Gobierno quería hacer por sí mismo el anteproyecto de una gran línea entre Rouen, el Havre, Lyon y Marsella, destinada a enlazar el Océano con el Mediterráneo. Cuando esos estudios estuviesen terminados, creía seguro que se solicitarían todas esas líneas por muchos concesionarios, puesto que ya se habían hecho tentativas en ese sentido, sobre todo para las secciones próximas a las grandes ciudades.

El proyecto del Gobierno fué bien acogido por la Cámara, cuya opinión manifiesta ya el cambio que sobre este punto había experimentado la de todo el país:

«La importancia de los ferrocarriles—decía el ponente M. de Berigny—es incontestable, sobre todo si se hacen convenientemente, porque las grandes distancias puede decirse que desaparecerán.

»La unidad de Francia, que admiran los extranjeros y que constituye nuestra fuerza, quedará más asegurada, se multiplicarán los viajes, se desarrollarán los conocimientos y se borrarán los prejuicios. Los habitantes de nuestras antiguas provincias, en relación constante de negocios, extenderán sus afecciones más allá del país que les ha visto nacer, y muy pronto no habrá ya más que una sola patria.

»Desde el punto de vista de la defensa ¡qué ventajas no presentan los ferrocarriles! Un ejército con todo su material podría ser transportado en unos cuantos días desde el Norte al Mediodía..., además de las ventajas inmensas que ofrece al comercio, una red de ferrocarriles tiene también un gran interés nacional y político.»

Por ley de 27 de Junio de 1833 se concedió el crédito de 500.000 francos, al que se unieron otros varios en los ejercicios posteriores, dejando al Gobierno en absoluta libertad para la determinación y marcha de los trabajos que habían de hacerse.

Otra ley de 7 de Julio de 1833 modificó por completo el derecho de expropiación, que resultaba ya inadecuado para las exigencias traídas por la construcción de los ferrocarriles. El principio general era que se necesitaba la autorización parlamentaria para la construcción de un ferrocarril, sin más excepción que los ramales que no excediesen de 20 kilómetros y no pudiesen ejercer una influencia apreciable en la explotación general de la red.

Los primeros estudios hechos por orden del Gobierno dieron lugar a los proyectos de las siguientes líneas:

En el Oeste, las de Rouen y el Havre, con ramales a Dieppe, Elbeuf y Louviers.

En el Norte, las líneas de Lila y de Valenciennes, estableciendo relaciones con Inglaterra y Bélgica.

En el Este, la línea de Nancy y Strasburgo con ramal hasta Metz.

En el Sur, las líneas de Marsella y Grenoble por Lyon.

En el Sud-Oeste, las líneas de Burdeos y Bayona por Orleans y Tours, con un enlace en Tours para Nantes.

Juzgando este primer proyecto, dice así Kaufmann: «El aspecto solamente de estas líneas denota el plan general concedido con arreglo a la configuración geográfica de Francia. No había país mejor preparado para la construcción de los ferrocarriles a consecuencia de su organización administrativa, de su situación política y, sobre todo, de sus progresos científicos. Gracias a la competencia de sus ingenieros, que habían recibido una educación a la vez científica y administrativa en unas escuelas

superiores sometidas a la disciplina militar y que habían adquirido después una gran experiencia práctica por la ejecución de obras admirables: canales, diques, puertos y carreteras, se pudo establecer inmediatamente en Francia el plan de la red y emprender las líneas con los recursos de que disponía el Gobierno. Por lo demás no se autorizó ninguna que no estuviese establecida conforme a las reglas y prescripciones legales, o por lo menos se la sometió antes a revisión y aprobación. De este modo se proporcionaron a las mismas los elementos esenciales de construcción y explotación, colocándolas lógicamente bajo la dependencia del Estado». Y en este mismo párrafo incluye Kaufmann una cita de Von Leye que dice: «La construcción de los ferrocarriles de Francia, con arreglo a un plan preconcebido, constituye una de las superioridades de los ferrocarriles franceses sobre los de otras naciones civilizadas».

A partir de esta época, un pensamiento capital preside toda la historia de los ferrocarriles franceses y es la iniciativa que siempre ha tomado el Gobierno para la construcción de la totalidad de la red, cooperando siempre a la elaboración de los proyectos de las líneas e interviniendo para subvencionar con los fondos del Tesoro, las Sociedades privadas que se encarguen de la construcción. Desde el primer momento ha sido una característica del sistema francés, basándose en la opinión pública, la confianza en los resultados de una estrecha asociación entre el Estado y los capitales privados.

«Para comprender —dice Kaufmann— las primeras medidas tomadas por el Gobierno francés, es necesario formarse idea de que en esta época de la infancia de los ferrocarriles no se sabía lo que era eso de tomar prestados miles de millones, y no se creía posible que se creasen Sociedades financieras con un capital de muchos cientos de millones. Se tenía entonces un concepto muy pobre de la fuerza financiera del país y de la elevada cifra de capitales latentes, que una varita mágica sería capaz de multiplicar hasta el infinito, aumentando continuamente su productividad. Todavía se ignoraban en más alto grado las sumas colosales de que se podría disponer inmediatamente en favor de las necesidades económicas del país, solamente con que los modestos rentistas, en lugar de enterrar y ocultar sus economías, se quisiesen acostumbrar a colocarlas, con beneficio, en acciones y obligaciones de empresas industriales.

»Desde que esta idea se ha infiltrado en las masas, todo modesto rentista que llega a ahorrar un pequeño capital, fruto de su trabajo obstinado y de sus economías, lo coloca, si no en renta francesa, por lo menos, en valores de ferrocarriles. (Esta colocación es completamente característica y particular de Francia.)»

El 2 de Abril de 1835, el Gobierno sometió a la Cámara de diputados un proyecto de ley para la construcción de una línea de París a Rouen y al Havre. En este proyecto el ministro del Interior distinguía entre líneas grandes y pequeñas. Estas últimas, entre las cuales figuraban las de París a Saint-Germain y Versalles, y la de Lyon a Saint-Etienne, podían ser fácilmente construídas por la iniciativa privada, sin ningún auxilio del Estado, y, por consiguiente, se concedieron a empresas privadas. En cambio, para la construcción de líneas de considerable longitud, el Gobierno, no solamente debía fijar su trazado, sino que, además, contribuía a su construcción con un concurso financiero eficaz. Para estas obras tan útiles para los trasportes a gran distancia y tan interesantes, por consiguiente, para todo el país, era preciso interesar grandes capitales y vencer dificultades inmensas. Además, el Gobierno tenía la convicción de que las Compañías solas, reducidas a sus propias fuerzas, serían impotentes para acabar las líneas, y el ministro citaba, en apoyo de esta opinión, el ejemplo de Inglaterra, en donde, por aquella fecha, las Compañías habían construído solamente pequeñas líneas, próximas a las grandes capitales. Sin embargo, el Gobierno esperaba encontrar el medio de conseguir que las Compañías contribuyesen al establecimiento de las grandes líneas, pero la dificultad estaba en concretar la forma en que debían participar el Estado y las Compañías, dentro del sistema de cooperación entre aquél y éstas que se tomaba como base.

Hubo capitalistas que ofrecieron construir las líneas, si el Gobierno se prestaba a garantizar los intereses del capital desembolsado, y este sistema era el que creía preferible el ministro para atraer los capitales, pero tenía el inconveniente de gravar el Tesoro con cargas enormes y de hacer que pesasen sobre él todas las probabilidades de pérdidas en la empresa, sin que, en cambio, se le diese nada en caso de haber beneficios.

En efecto, se le exigía al Estado que garantizase un interés del 3 por 100 como mínimum. Si se supone un capital de 100 millones de francos, el Estado debería pagar una garantía anual de tres millones. Tratándose del Estado, cuyo crédito estaba asegurado, es lo mismo considerar el interés que el capital correspondiente, pero como al interés corriente en 1835, tres millones anuales de intereses equivalían a 80 millones de capital, resultaba que el Estado daba 80 millones de los 100 que debían emplearse, con el peligro, si la empresa iba mal, de perder todos los anticipos hechos, y si iba bien, de que todas las ganancias se las llevase la Compañía, puesto que con este sistema el Estado no podía hacer otra cosa que reembolsarse los anticipos. Por esta razón, el Gobierno se manifestó, por de pronto, hostil a la idea del sistema de garantía.

El discurso del ministro reflejaba perfectamente las tendencias de la época. Era evidente que se quería construir ferrocarriles, pero que no se tenía confianza en sus productos, y, así, en lugar de prometer una garantía de interés que no sería más que una ayuda ficticia, en el caso de que el ferrocarril fuese productivo, el ministro, en nombre del Gobierno, declaró que estaba dispuesto a suscribir con fondos del Tesoro una quinta, una cuarta parte, y hasta un tercio de las acciones para facilitar la constitución de las sociedades. De este modo el Estado participaría en las probabilidades de beneficios, lo mismo que en las de pérdidas, pero tendría también el derecho de entrar en el Consejo de Administración y contar en él con un número de votos proporcional a la suma de sus acciones, además de la inspección, que en todos los casos le aseguraba una influencia considerable en la Administración de la Compañía. Proponemos—decía el ministro—que autoricéis al Estado para que no perciba el dividendo de sus acciones hasta que los demás accionistas no hayan percibido un interés del 4 o del 5 por 100, sistema que con frecuencia se repite en la historia de los ferrocarriles franceses.

Toda la política en materia de ferrocarriles, por esta época, puede resumirse en los siguientes principios: ejecución de las líneas de interés general por la industria privada, con el concurso del Estado, en forma de adquisición de acciones; entrada del Gobierno en los Consejos de las Compañías; atribución al Estado de una parte en los beneficios, después de haber cobrado los accionistas un dividendo del 4 al 5 por 100; y concesión mediante adjudicación en subasta pública.

Los proyectos presentados a las Cámaras fracasaron porque la Comisión no pudo ponerse de acuerdo con el Gobierno, ni respecto al trazado de las líneas, ni respecto a las concesiones que debían otorgarse, imponiéndose los intereses locales a los generales que habían informado el proyecto.

Después de este fracaso de la primera tentativa para la construcción de las líneas, se concedieron una porción de secundarias que, a pesar de su escasa importancia, sirvieron como experiencias muy fértiles en resultados.

La concesión de la línea de París a Saint-Germain, otorgada el 9 de Julio de 1835 a favor del Banco Emilio Pereire, marca ya la aparición de una nueva orientación en la materia. La concesión se otorgaba por noventa y nueve años, al cabo de los cuales pasaba la línea a poder del Estado, y, además, figuraban en el pliego de condiciones una porción de prescriciones que se fueron reproduciendo posteriormente.

Desde el punto de vista técnico, imponía ya ese pliego de condiciones la prohibición de utilizar las carreteras y la exigencia de establecer un trazado absolutamente independiente. También se determinaba por anticipado el máximo de las rampas y del radio de las curvas, así como todas las obras

necesarias para dar salida a las aguas, etc. Por medio de cláusulas especiales, el Gobierno se reservaba el derecho absoluto de inspección y vigilancia, fijaba las tarifas máximas para el trasporte de viajeros y mercancías, e imponía lo necesidad de una autorización previa dada por el ministro para modificar las tarifas.

Como se ve por lo expuesto, aunque el Estado no pensaba todavía en organizar metódicamente los ferrocarriles, quiso desde un principio asociarse con las Compañías privadas, y así, desde el primer momento, sus intereses aparecen tan unidos con los de los empresarios, que se hace imposible señalar con exactitud el límite entre la intervención del Estado y las aportaciones de las Compañías.

La ley de 9 de Julio de 1836 aprobó la concesión de la línea de Montpellier a Cette (27 kilómetros), disponiéndose en el pliego de condiciones la disminución gradual de las tarifas al cabo de cierto número de años. La del 17 de Julio de 1837 autorizó al Tesoro para hacer un nuevo préstamo de seis millones a la Sociedad, que por las leyes de 29 de Junio de 1833 y 12 de Mayo de 1836 había sido declarada concesionaria de las líneas de Alais a Beaucaire y a Nimes y de Alais a la Grand Combe. Poco después, en 27 de Mayo de 1837, se concedió el ferrocarril de París a Versalles por la orilla derecha y por la izquierda.

Mientras se hacían estos ensayos de líneas secundarias, no perdía de vista el Gobierno la construcción de las grandes líneas. Después de un debate muy prolongado, la Cámara rechazó de nuevo los proyectos de líneas de París a la frontera belga, de Lyon a Marsella, de París a Orleans, de París a Rouen, el Havre y Dieppe, y de París a Tours, que le habían sido presentados de nuevo en Mayo de 1837. Gobierno y Cámara seguían buscando el mejor sistema para la construcción de las grandes líneas, y todas las combinaciones propuestas dieron lugar a discusiones más o menos largas, pero sin que se aceptase ninguna, limitándose a adoptar medidas concretas en particular.

En la Cámara de Diputados, en la que abundaban los grandes oradores, dieron lugar estos debates a grandes torneos oratorios, que han hecho célebre esta época. El Conde de Jaubert se declaró partidario de la construcción y explotación por el Estado, siquiera de las líneas principales: ésta era también la opinión de M. Fould. Aunque favorable en principio a este sistema, el ministro de Obras públicas hizo notar, en su contestación a esos oradores, que la carga que se impondría al Estado sería excesiva, y que en esta materia no convenía adoptar principios absolutos. Expuso las razones generales que en cada caso particular pueden alegarse en favor de cada uno de los tres sistemas de auxilio: el de subvención directa, el de garantía de interés y el de préstamo, declarando sus preferencias por la subvención directa que impone un sacrificio claramente determinado al Tesoro.

Contestó al ministro el célebre orador Beryer, combatiendo el sistema de las subvenciones en capital por el agiotaje a que daría lugar provocando un alza proporcional en las acciones de las Compañías, por lo cual prefería el sistema de la garantía de interés. En cambio el Conde de Duchâtel se declaró enemigo de este sistema, que, según él, presentaba e lgran inconveniente de obligar al Estado a ocuparse de los gastos e ingresos de las Compañías y, por consiguiente, a comprobar toda su contabilidad. Esta discusión no dió el menor resultado y volvió a reproducirse muchas veces.

Después de tantas tentativas no había todavía más que 149 kilómetros de ferrocarriles de interés general, 27 de líneas industriales en explotación y 256 kilómetros en construcción, repartidos entre las líneas ya citadas y algunas otras, muy pequeñas, al servicio sobre todo de zonas hulleras que no vale la pena de detallar.

Examinando en un mapa la situación de todas esas líneas aisladas y desparramadas, se vé claramente que la iniciativa privada no se había preocupado todavía de combinar un plan de conjunto para la construcción de los ferrocarriles, y que el Estado no había pensado siquiera en hacer un pro-

grama de esta clase de obras. Tan sólo algunas líneas, como las de Montpellier a Cette de Beaucaire, a Alais de Saint-Etienne, a Roanne, y la sección Lyon-Givors del ferrocarril de Saint-Etienne a Lyon, quedaron incluídas más tarde en las grandes líneas.

Aunque el Gobierno había fracasado, como se ha visto, en sus planes, el ministro de Obras públicas M. Martín constituyó por decretos de 28 de Octubre y de 10 de Noviembre de 1837 una Comisión extraparlamentaria, de la que formaban parte las personalidades más importantes, y a la que sometió un cuestionario con 26 preguntas, de las que, prescindiendo de las puramente técnicas y de las exclusivamente legales, interesan sobre todo las cinco siguientes:

1.ª «¿Construirá el Gobierno por sí mismo las grandes líneas férreas, o aceptará las ofertas de aquellas Compañías privadas que reúnan las condiciones exigidas de capacidad y solvencia?»

La Comisión se inclinó a que se repartiesen los trabajos el Estado y las Compañías. Al tratarse de la base para ese reparto, las opiniones se dividieron y sólo se decidió que el Estado debería prevenirse contra las peticiones de los interesados, formulando un programa de clasificación para las líneas importantes, que se comenzaría inmediatamente.

2.ª «¿El Estado construirá los ferrocarriles por medio de su Cuerpo de caminos y canales (Ponts et Chaussées) por otros Cuerpos especiales o por empresarios o contratistas que trabajen bajo su vigilancia?»

La Comisión se inclinó a que la construcción se hiciese por contrata.

Preguntas 3.ª y 4.ª «¿Percibirá el Estado un peaje por el transporte por ferrocarril, y tendrá por objeto este peaje proporcionar una ganancia al Estado, o indemnizar al Tesoro por los gastos hechos?»

Aunque la palabra peaje no aparezca aquí claramente definida, ni se sepa si debía significar lo que significó más tarde, el hecho es que la Comisión entendió que debería cobrarse el peaje y que debería calcularse de modo que dejase un beneficio al Estado.

5.ª «¿Cobrará el Estado por medio de agentes, o por arrendatarios mediante subasta?»

La Comisión opinó que era preferible el arrendamiento.

Las deliberaciones muy interesantes de la Comisión demostraron que estaba de acuerdo en principio con el Gobierno para favorecer el sistema mixto de construcciones por el Estado y por las Compañías, que no se atrevía a aceptar la responsabilidad de imponer al Tesoro la carga de construir todas las líneas, pero que en caso de necesidad afirmaba que el Estado no debía dudar en construir por sí mismo los ferrocarriles, arrendando la explotación de los mismos a Compañías privadas bajo la inspección severa del Estado. Además, declaraba la Comisión claramente, en sus actas, que podrían rescatarse todas las concesiones pasado un plazo de quince años y mediante indemnización.

El 15 de Febrero de 1838 presentó el Gobierno a la Cámara un proyecto de ley que se refería a cuatro líneas de interés general: la de París a Douay, Lila y Valenciennes, la de París a Rouen, la de París a Orleans y la de Avignon a Marsella. Estas líneas debía construirlas el Estado, porque la industria privada no se consideraba suficientemente fuerte para acometer estas grandes arterias. Debe notarse que si el Estado se decidía a construir, era a falta de empresas privadas que fuesen capaces de hacerlo, pero en cuanto a la explotación no se había decidido todavía por ningún sistema.

El autor de la exposición de motivos del proyecto de ley, que era el Director general M. Legrand, decía que dos ideas principales habían presidido al estudio de la extructura de la red: por una parte enlazar la capital con las ciudades más importantes de las provincias; y por otra asegurar la comunicación entre el Océano y el Mediterraneo y el tránsito de estos dos mares hacia Italia, Suiza, Bélgica y Alemania. El Gobierno reconocía la imposibilidad de acometerlo todo a la vez y la necesidad de establecer un sistema de prioridad para la construcción de esta red de unos 4.300 kilóme-

tros, evaluada en 1.000.000.000 de francos. Para no recargar excesivamente la Hacienda pública y para evitar un alza exagerada en los salarios y en el precio de los terrenos y de los materiales, el Estado se decidió categóricamente por la construcción de esas líneas esenciales con objeto de ser dueño de las tarifas y de mantenerlas tan elevadas como fuese posible.

De la Comisión formada para examinar el proyecto formaban parte el Conde de Jaubert, Duvergier de Hauranne, Cordier, Arago, Berryer, Remusat Chasles, el coronel Paixhans, Odilon-Barrot, Thiers y Billault.

La ponencia quedó encargada a Arago. Decía en ella que el Gobierno se equivocaba al proclamar la imposibilidad, para la industria privada, de construir las grandes líneas, y que no creía suficiente hacer constar en las concesiones el derecho de revisión de tarifas y el de rescate. Añadía que no debían concederse las líneas más que por un tiempo determinado y que el Estado debía tomar garantías suficientes, exigiendo la constitución de una fianza muy elevada. Finalmente, entendía que no debían comenzarse simultáneamente todos los tajos, porque como el arte ferroviario estaba en sus comienzos, era mejor irse aprovechando de todas las innovaciones que fuesen aportando la teoría y la experiencia.

La discusión de este dictamen dió lugar a otro torneo oratorio muy brillante en la Cámara, en el que se distinguió especialmente Lamartine, declarándose partidario convencido de la construcción por el Estado y profetizando grandes males por el predominio de los capitalistas dueños de las Compañías ferroviarias. El proyecto del Gobierno fué rechazado por 196 votos contra 69.

El 26 de Mayo de 1838 se presentó un nuevo proyecto de concesión a una Compañía privada del ferrocarril de París a Rouen, El Havre y Dieppe. La ley fué votada el 6 de Julio, pero con condiciones tan rigurosas que los concesionarios hubieron de disolver la Compañía, que estaba en formación, y la misma concesión fué rescindida por ley de 1.° de Agosto de 1839. La misma suerte corrió la concesión de una línea de Lila a Dunkerque.

El mismo día 26 de Mayo de 1838 se había presentado, igualmente, un proyecto de ley para la concesión por setenta años de un ferrocarril de París a Orleáns, comprometiéndose el Gobierno a no autorizar, durante veinticinco años, ninguna otra línea que pudiese hacerle competencia.

La Cámara no aceptó esta condición y, por consiguiente, el Gobierno tuvo que reservarse la facultad de conceder otras líneas que pudiesen concurrir con ella. Debe advertirse, a propósito de este pliego de condiciones, que los de esta época iban siendo cada vez más complicados, más todavía por falta de experiencia que por desconfianza respecto a los concesionarios, falta de experiencia que obligaba a reglamentarlo todo con excesiva meticulosidad.

De pronto, y en menos de un año, cambió la disposición de ánimo en el público para comprometerse en negocios ferroviarios, y comenzó un período de inflamiento ficticio. Mientras el año anterior el Gobierno se decidía a construir por sí mismo, porque los empresarios no querían aceptar ninguna concesión, de pronto empezaron a surgir nuevos proyectos de ferrocarriles, que el Gobierno concedía, y todos los valores ferroviarios llegaron a ser objeto en la Bolsa de una especulación más apasionada cada día. Cuando la tensión del mercado llegó al máximum, y, por razones económicas, parecía inevitable un crac, dificultades políticas, que aparecieron de pronto, apresuraron la explosión de esta crisis financiera y agravaron sus consecuencias. Volvió a cambiar el espíritu público y faltaron de nuevo los capitales precisos para los proyectos nuevamente elaborados, y cesaron las suscripciones de acciones, por temor al rigor en las condiciones de la concesión. Además, se habían presentado fenómenos muy característicos de las épocas en que la experiencia en materia ferroviaria es todavía muy escasa, y con todo ello el pánico creció más. Así, el capital necesario para la construcción de la línea de París a Versalles, que se elevaba a ocho millones de francos, estaba ya suscrito y las obras habían comenzado, cuando se vió que los presupuestos tenían un error de un 60 por 100 por defecto, y la Compañía no tuvo otro remedio que dirigirse al Gobierno solicitando un

préstamo de cinco millones, que le fué concedido por na ley de 1.º de Agosto de 1839, que dió lugar a discusiones muy violentas en la Cámara.

Lo mismo había sucedido en la línea de París a Orleáns, concedida un año antes. Suscrito el capital de 40 millones, se habían comenzado las obras con gran actividad, pero tenían entonces tan poco crédito esta clase de empresas, que la mayor parte de los suscritores, al ver la baja de las acciones, se negaron a pagar lo que aún debían entregar por ellas. Fué también preciso solicitar el auxilio del Gobierno, y la oposición aprovechó este incidente para acusar al Cuerpo de caminos y canales de que voluntariamente hacía presupuestos insuficientes. El economista barón Carlos Dupin pretendía que los ferrocarriles no producirían en Francia los beneficios de otros países, porque tenían que luchar con dificultades especiales, como, por ejemplo, el precio del carbón, mucho más elevado en Francia, a cuyas dificultades naturales se agregaban la intervención exagerada de la Administración, las trabas puestas a la iniciativa privada y el rigor excesivo en los pliegos de condiciones.

Después de larga discusión se autorizó a la Compañía para que limitase su concesión a la sección de París a Juvisy, con un ramal a Corbeill, y para que preparase un nuevo pliego de condiciones que dejase a los empresarios la facultad de disminuir los gastos necesarios. Esta última medida se generalizó por la ley de 9 de Agosto de 1839, que trató de fortificar la confianza del público, pero a pesar de todos los esfuerzos hechos para atraer de un modo permanente los capitales necesarios para una empresa tan considerable como el ferrocarril de Orleáns, fué preciso, al año siguente, conceder a la Compañía la garantía de interés.

A fines de 1839 el Ministro de Obras Públicas, M. Dufaure, creó una nueva Comisión extraparlamentaria para que informase en la cuestión de ferrocarriles. El programa de esa Comisión constaba de ocho cuestiones, pero no dió sobre ellas ningún dictamen definitivo, no inclinándose ni por la construcción por el Estado ni por empresas, debiéndose proceder, según las circunstancias, en un sentido o en otro. En un solo punto la comisión estuvo completamenfe de acuerdo con el Ministro: Cuando el Estado construyese una línea podría, por regla general, limitarse a construir la infraestructura, que es la parte esencial, y las Compañìas privadas encargadas de la explotación encontrarían asì con bastante facilidad los capitales necesarios para los gastos de superestructura y de material móvil.

Este fué el origen del sistema de construcción de la infraestructura por el Estado, que ha tenido después una importancia capital en la poiítica francesa de ferrocarriles.

La comisión había examinado en su informe las diferentes formas de auxilio por parte del Estado: subvención, préstamo, suscripción de una parte de capital social, y garantía de interés. La subvención la rechazó porque se prestaba demasiado a la arbitrariedad y a la injusticia. El préstamo lo admitió a condición de que quedase asegurado el reembolso con intereses. En cuanto a la garantía de interés creyó que era a propósito para desarrollar el espíritu de asociación por la reunión de capitales pequeños y para provocar la colocación de acciones de ferrocarriles en poder de accionistas de seriedad, al mismo tiempo que impedía el agiotaje, fijando el valor de los títulos, y activaba la ejecución de las obras.

Las garantías que se debían exigir a las Compañías, en el caso de que el Estado prestase su concurso, fueron discutidas minuciosamente, proponiéndose al Gobierno que no sometiese a las Cámaras las proyectos de concesión hasta que estuviesen constituídas las Compañías. La responsabilidad personal de los primeros suscritores debía alcanzar, por lo menos, a la mitad de la cantidad suscrita, y, finalmente, se exigía una fianza en dinero, reembolsable a medida que adelantasen las obras.

Tambien se introdujeron grandes modificaciones en los pliegos de condiciones, estudiándose de nuevo la cuestión de si debería dividirse en ellos el precio total de las tarifas en peajes y dere-

chos de transporte, puesto que como el Estado se encargaba de construir la infraestructura, el peaje representaba el derecho que se percibía por el uso de la vía, mientras que el precio del transporte era la remuneración del servicio de transporte propiamente dicho. Por primera vez se distinguieron entonces las dos ideas, decidiéndose que el Estado se encargara de la construcción de la infraestructura, mientras las Compañías construían la superestructura y proporcionaban todo el material móvil y el restante necesario para la explotación. Por este motivo la Comisión entendía que los dos interesados deberían repartirse el precio del transporte a prorrata del servicio que cada uno prestaba.

Puesto que el Gobierno debía fijar las tarifas, era natural que determinase por anticipado lo que dentro de ellas correspondería al peaje y al transporte, distinción necesaria:

1.° Porque era posible que el Estado fuese propietario de algunas líneas, confiando su explotación a empresas privadas.

2.° Porque según la ley de 2 de Julio de 1838, el impuesto no podía gravar más que los precios del transporte propiamente dicho, y

3.° Porque los carruajes que no pertenecían a los concesionarios debían, sin embargo, circular libremente por las líneas y servir a varios empresarios de transportes.

La comisión entendió, además, que los concesionarios no podrían oponerse a la construcción de aquellos enlaces que el Estado creyese oportuno autorizar.

En lo que se refiere a la suscripción de acciones por el Estado, no se ocultaba que esto restringiría la libertad de acción de las Compañías y que, al mismo tiempo, el Estado podría tropezar con graves dificultades por su doble carácter de representante del interés público y de accionista, pero, a pesar de eso, la Comisión aconsejaba que se auxiliase la creación de nuevos ferrocarriles, incluso por ese medio, mas entendiendo que las acciones del Estado estarían en la misma situación, exactamente, que las otras, y que se dejaría al Ministro el cuidado de graduar la cuantía de la suscripción hecha por aquél.

En los años siguientes fué necesario reclamar, más de una vez, el auxilio del Estado para una porción de líneas concedidas, pero cuyos trabajos estaban paralizados. De este modo el Gobierno llegó a decidirse, apoyándose en el informe de la Comisión, a suscribir acciones en el ferrocarril París-Orleáns, pero la Cámara rechazó este proyecto, prefiriendo conceder la garantía de interés. En consecuencia, se concedió a esta Compañía, en 1840, una garantía de interés que se fijó en el 3 por 100, con un 1, además, para la amortización durante cuarenta años. Esta fué la primera vez que se tomó un acuerdo de esta clase, que veinte años después debía tener gran importancia. Debe tenerse en cuenta que las cantidades pagadas por el Estado, en concepto de garantía de interés, no serían otra cosa que anticipos que la Compañía debía reembolsar con los sobrantes del interés del 4 por 100 líquido que se reservaba a los accionistas. Además de esto la concesión de la línea París-Orleáns fué prolongada de setenta a noventa y nueve años.

A la línea de Strasburgo a Basilea se le hizo un anticipo por el Estado de 12.600.000 francos, y por ley de 15 de Julio de 1840 se concedieron también cuatro millones a la línea AndrezieuxRoanne.

Como no se presentaba ninguna solicitud de concesión para las líneas de Montpellier a Nimes y de Lila a Valenciennes y la frontera belga, la Cámara autorizó al Gobierno, en 1.° de Julio de 1840, para que emprendiese por sí mismo la construcción de estas líneas, concediéndole, al efecto, un crédito de 10 millones.

En cuanto a la línea de París a Rouen y el Havre, la concesión antes otorgada se había rescindido, porque los concesionarios no creían poder ejecutar toda la línea. En 15 de Julio de 1840 se constituyó una nueva Sociedad, cuya concesión se limitó a la línea de París a Rouen. Esta Compañía tenía un capital de 36 millones y, además, el Estado había hecho la promesa de anticiparle, en caso necesario, 14 millones en dos plazos distintos.

Todo el año 1841 transcurrió en una calma relativa. El Gobierno y los hombres de negocios meditaban sobre las experiencias ya hechas y se preparaban para emprender nuevas construcciones.

Todas la grandes líneas estaban ya entonces bosquejadas, pero el resultado material era todavía escaso. Al final del año 1841 había concedidos 805 kilómetros de líneas de interés general y 75 de ferrocarriles industriales, o sea, un total de 880 kilómetros, de los que el Estado había construído 78. La red en explotación constaba, entonces, de 573 kilómetros de líneas de interés general y 65 de ferrocarriles industriales, y era, por consiguiente muy inferior, en cifras absolutas y relativas, a las redes de Inglaterra, Alemania, Austria y Estados Unidos, y escasamente superior en cifras absolutas, pero extraordinariamente inferior en relativas, a Bélgica.

El capital empleado era de 274 millones; de los que 67 estaban a cargo del Estado: 42 como anticipos a diferentes líneas, y 25 gastados directamente. Al mismo tiempo el Estado garantizaba a la línea París Orleáns el interés del 4 por 100 de un capital de 40 millones. En realidad, el gasto total era de 179, de los que el Estado pagaba 3.250.000.

En opinión de Kaufmann las diversas tentativas hechas para establecer la red que debía cubrir toda Francia, no habían resultado completamente infructuosas. «En los ocho años—dice—de este período preparatorio de 1833 a 1841 lás ideas de los legisladores habían dejado de ser vagas y ya se podían ver en germen los principios de la política futura de ferrocarriles. El mundo especial de los negocios, lo mismo que la gran masa del pequeño ahorro, no sabía todavía bien cómo hacer uso del nuevo descubrimiento. Los capitalistas lanzaban miradas desconfiadas; la especulación se mostraba poco generosa y poco clarividente, y oponiéndose al alza de las cotizaciones de los ferrocarriles preparaba inconscientemente una crisis peligrosa para las empresas privadas.

»Por lo demás, podía creerse que la opinión pública, favorable hasta entonces a la construcción de las líneas por Compañías privadas, iba a cambiar de criterio y a adoptar, preferentemente, el principio de una red del Estado.

»Pero si bien esta corriente se detuvo, no dejó por eso de producir el efecto de darle al Estado una gran influencia en materia de ferrocarriles. Tuvo esto tanta más importancia, cuanto que todas las reglas para los contratos con la industria privada se dictaron durante este período.

»Dos veces ya, en 1833 y en 1841, se había modificado el derecho de expropiación, mirando a la construcción de ferrocarriles, y también se habían reglamentado las medidas de seguridad, las tarifas y una porción de cuestiones técnicas. Una ordenanza de 22 de Julio de 1836 completó la de 6 de Mayo de 1828 relativa a pruebas en las calderas de vapor; una decisión ministerial de 27 de Agosto de 1839 fijaba reglas especiales para el uso de las locomotoras y para sus pruebas previas; otra ordenanza del ministerio de Obras públicas señala medidas para el caso de accidentes en la explotación de los ferrocarriles; los pliegos de condiciones se modifican una porción de veces; finalmente, la ley de 9 de Agosto de 1839 autorizaba al Gobierno para trasformar las condiciones de los contratos con los ferrocarriles ya concedidos, a fin de ponerlos de acuerdo con los nuevos principios y de poderles aplicar la nueva tarificación. Poco a poco se precisaban las diferentes formas del auxilio financiero del Estado a las Empresas. Poco a poco pasaron de la teoría a la práctica.

»Tal es el resumen de las dos primeras etapas de los ferrocarriles en Francia.»

El sistema de 1842

La marcha general de la política francesa en los ferrocarriles, en esa época, ha sido juzgada de muy distintos modos. Los que la estudiaban en un período relativamente próximo, como, por ejemplo, M. Audiganne, en una obra publicada en 1858, creían que la lentitud con que se habían desarrollado los ferrocarriles obedecía a las continuas crisis políticas que, por aquellos años, fueron ex-



cesivamente frecuentes. En cambio, Kaufmann, juzgando los mismos hechos, cuarenta años más tarde, los interpreta de un modo enteramente distinto.

Para Kaufmann es evidente que un estudio minucioso de los debates parlamentarios demuestra que, aunque el Gobierno se modificaba frecuentemente, permanecía fiel a sus principios fundamentales en materia de ferrocarriles, bastante más que la opinión pública que parecía muy versátil. Lo que, según él, perjudicó al desarrollo de los ferrocarriles, fueron los temores de guerra hacia 1840, de modo que, cuando se disiparon, el nuevo ministerio, partidario de la paz, se encontró sin resolver la cuestión ferroviaria. La oposición se aprovechó de ello para atacar al Gobierno violentamente en muchas ocasiones, enumerando los progresos realizados en otras naciones, y afirmando que la delantera que Francia les había dejado tomar era una vergüenza para el país, y que, además, tendría efectos desastrosos, desde el punto de vista económico y político.

Una autoridad en la materia, como M. Picard, resume así su opinión acerca de este período: «Francia que, por su genio, había estado siempre colocada en la vanguardia de la civilización, no podía quedar fuera de ese movimiento general y dejar por más tiempo que se le anticipasen las demás naciones, sin comprometer sus mayores y más caros intereses». La persistencia de todos los Gobiernos en la misma política ferroviaria, que Kaufmann encuentra confirmada por el hecho de que esas ideas fueron siempre defendidas ante las Cámaras por el mismo director general, M. Legrand, que más tarde fué subsecretario de Estado, produjo, por fin, la presentación por el Gobierno constituído el 29 de Octubre de 1841 de un proyecto con fecha 7 de Febrero de 1842, que, ligeramente modificado durante la discusión, vino a ser la ley de 11 de Junio de 1842.

Los nueve primeros artículos de esta ley esbozan el sistema completo de la política francesa de ferrocarriles, y, por su importancia capital, se reproducen traducidos literalmente.

Disposiciones generales de la Ley de 11 de Junio de 1842.

ARTÍCULO PRIMERO. Se establecerá un sistema de ferrocarriles que se dirigirán:

1.° De París: A la frontera de Bélgica, por Lila y Valenciennes; a Inglaterra, por uno o varios puntos del litoral de la Mancha, que serán determinados ulteriormente; a la frontera de Alemania, por Nancy y Strasburgo; al Mediterráneo por Lyon, Marsella y Cette; a la frontera de España, por Tours, Poitiers, Angulema, Burdeos y Bayona; al Océano, por Tours y Nantes; al centro de Francia por Bourges.

2.° Del Mediterráneo al Rhin, por Lyon, Dijon y Mulhouse; del Océano al Mediterráneo, por Burdeos, Tolosa y Marsella.

ARTÍCULO SEGUNDO. La ejecución de las grandes líneas de ferrocarriles, definidas en el artículo precedente, tendrá lugar por el concurso:

Del Estado, de los Departamentos atravesados, de los Municipios interesados y de la industria privada, en las proporciones y con arreglo a la forma establecida en los artículos siguientes.

Sin embargo, estas líneas podrán ser concedidas, en totalidad, o en parte, a la industria privada, en virtud de leyes especiales y con las condiciones que serán entonces determinadas.

ARTÍCULO TERCERO. Las indemnizaciones por los terrenos y edificios, cuya ocupación sea necesaria para la construcción de los ferrocarriles y sus dependencias, serán anticipadas por el Estado y reembolsadas al Estado, en sus dos terceras partes, por los Departamentos y los Municipios.

La ocupación de terrenos o edificios, pertenecientes al Estado, no dará lugar a indemnización.

El Gobierno podrá aceptar las subvenciones que le sean ofrecidas por las localidades o los particulares, sea en terrenos, sea en dinero.

ARTÍCULO CUARTO. En cada Departamento atravesado, el Consejo general (Diputación provincial) deliberará:

1.° Sobre la parte que habrá de quedar a cargo del Departamento, en las dos terceras partes de las indemnizaciones, y sobre los recursos extraordinarios, por medio de los cuales se reembolsará, en caso de insuficiencia, de los céntimos facultativos.

2.° Sobre la designación de los Municipos interesados y la parte que cada uno de ellos debe soportar, en razón de su interés y de sus recursos financieros.

Esta deliberación (acuerdo), será sometida a la aprobación del Rey.

ARTÍCULO QUINTO. El tercio restante de las indemnizaciones, por terrenos y edificios, las obras de tierra y trabajos de fábrica y las estaciones, serán pagadas con fondos del Estado.

ARTÍCULO SEXTO. La vía, comprendiendo el balas-

to, el material y los gastos de explotación, los gastos de entretenimiento y reparación del camino, de sus dependencias y de su material, quedarán a cargo de las Compañías a las que se entregue en arrendamiento la explotación.

El contrato de arrendamiento regulará la duración y las condiciones de la explotación, así como la tarifa de los derechos que han de percibirse en todo el recorrido; provisionalmente se hará por el Ministerio de Obras Públicas y será aprobado definitivamente por una ley.

ARTÍCULO SÉPTIMO. A la terminación del arrendamiento, el valor de la vía y del material será reembolsado, conforme a tasación de peritos, a la Compañía, por la que le suceda o por el Estado.

ARTÍCULO OCTAVO. Las medidas necesarias para conciliar la explotación de los ferrocarriles con las leyes y reglamentos sobre Aduanas, serán reguladas por ordenanzas reales.

ARTÍCULO NOVENO. Por reglamentos de administración pública se determinarán la medidas y disposiciones necesarias para garantizar la policía, la seguridad, el uso y la conservación de los ferrocarriles y de sus dependencias.

La Comisión de la Cámara que había de dictaminar sobre este proyecto, eligió como ponente a M. Dufaure, quien aprobó la clasificación propuesta por el Gobierno en líneas de interés general y de interés local, según que debieran servir al tráfico general, o solamente al de ciertas localidades.

Para que las líneas de interés general pudiesen servir, lo mismo para las necesidades económicas, que para las estratégicas, era necesario hacerlas arrancar de París y dirigirse hacia las fronteras, enlazando las grandes ciudades por medio del trazado más directo. Se admitieron, sin embargo, algunos ligeros rodeos impuestos por las exigencias de ciertas localidades vecinas o por las reclamaciones de personalidades influyentes. Algunas veces los rodeos obedecían a las dificultades opuestas por el terreno, que hoy no se tendrían en cuenta, porque la mayor potencia de las locomotoras y la perfección del material permite rampas mucho mayores y curvas de menor radio.

La Comisión hizo suya la idea de asociar al Estado y la industria privada, conforme a las proposiciones del proyecto de ley. Se reprochaba al Gobierno que entregase la construcción de las grandes líneas a la industria privada que, abandonada a sus propios recursos, no era capaz de salir en bien de la empresa. Era precisa la ayuda del Estado, y si ésta faltaba—decía M. Dufaure—, «la obra de los ferrocarriles corre el riesgo de no hacerse más que de un modo muy lento entre nosotros; nuestras fortunas son moderadas, nuestro comercio exterior, restringido y lánguido, no presenta los admirables recursos que el comercio de la Gran Bretaña ha facilitado para las mejoras interiores. Los capitales ahorrados buscan, sobre todo, las colocaciones seguras: la propiedad territorial o la Deuda pública. El poco éxito de los ferrocarriles emprendidos con mayor brillo, ha asustado a los más atrevidos.

»Por otra parte, los recursos del Estado no son ilimitados: muy pronto nos veremos obligados a decíroslo. Lo que os proponemos emprender es muy atrevido; ir más lejos nos parecería una temeridad inexcusable.

»Sin embargo, es preciso abordar este gran trabajo que importa a la dignidad y a la prosperidad del país: de este modo se viene a reunir y a combinar la acción del Estado y de la industria privada.»

Debe advertirse que M. Dufaure era personalmente partidario del sistema absoluto del monopolio del Estado, pero, como ponente, sostenía la opinión de la mayoría de la Comisión. En cuanto a la distinción de los trabajos entre el Estado y la Compañía, añadía M. Dufaure: «La Comisión piensa que este sistema, en este momento, es el más razonable que se puede adoptar. El gasto que trae la creación del camino y de su material de explotación, se reparte de un modo casi igual entre el Estado y la industria privada: el Estado es siempre propietario del camino; la Compañía no es más que explotadora, y en virtud de un arrendamiento. A la terminación de éste será reembolsada, en parte, de los anticipos que haya hecho al tomarlo, y, además, indemnizada por los beneficios de su explotación. El Estado queda recompensado con las ventajas que le procura el camino, con la activi-

dad y el bienestar que esparce por donde pasa, y quizás, finalmente, por las subvenciones que le den un día las Compañías explotadoras y que le permitirán extinguir la Deuda que va a contraer».

Las disposiciones del artículo 4.° no eran más que la aplicación del principio escrito en los artículos 28 y 29 de la ley de 16 de Septiembre de 1807, acerca del concurso de los Departamentos y Municipios a las obras que podían tener para ellos una utilidad local. Sin embargo, nunca se habían aplicado a la letra esos artículos, ni el decreto de 1811, cuyo artículo 6.° preveía un reparto de los gastos de construcción y entretenimiento de las carreteras nacionales de tercera clase entre el Estado y los departamentos. Así, por ejemplo, el Tesoro había soportado en 1840 la totalidad de los gastos de construcción de los ferrocarriles de Montpellier a Nimes, de Lila y de Valenciennes a la frontera belga. La Comisión, convencida de la importancia de lo propuesto, aceptó el criterio del Gobierno.

La participación impuesta a las localidades, que era de justicia por las ventajas que les proporcionaban los ferrocarriles directa e indirectamente, les producía un sacrificio que Kaufmann estima en un promedio de 13.300 francos por kilómetro, suponiendo que el terreno costase 20.000 francos, a razón de cuatro hectáreas por dicha extensión.

En cuanto a los medios para la ejecución de las líneas comprendidas en el proyecto, el ponente estimaba que debían ocasionar un gasto aproximado de 475 millones, que, sumados a los 500 que resultaban de la ley de 25 de Junio de 1841, daban un total de 975 millones, suma que sería un mínimo, porque, como lo demostraba la experiencia, casi siempre era inevitable excederse de los créditos.

La Comisión entendía que podía hacerse frente a estos gastos extraordinarios: primero, por medio de los empréstitos que la ley de Hacienda de 1842 había autorizado al ministro para negociar hasta la cantidad de 450 millones; segundo, por los fondos disponibles de la caja de amortización que, gracias a la elevada cotización de la renta, se evaluaban en unos 550 millones, próximamente, para los siete años de 1843 a 1849 inclusive.

La discusión, que ocupó 14 sesiones, dió lugar a la exposición de opiniones muy distintas.

M. Grandin criticó la totalidad del proyecto, atacando, sobre todo, la construcción por el Estado, y reclamando que se confiase a las Compañías.

M. Gaulthier de Rumilly aseguró que todas las tentativas de los Gobiernos anteriores demostraban que era preciso repartir los trabajos entre el Estado y la industria privada, y que él deseaba que cesase ya toda indecisión para la construcción de las grandes líneas, porque ya era tiempo de obrar en vista de los trabajos hechos en Alemania.

M. Fould trató en detalle la cuestión de los medios económicos, creyendo imposible que se hiciera frente con alguna seguridad a la parte de gastos que correspondían al Estado por medio de los recursos que proponían el Gobierno y la Comisión. El concurso de Departamentos y Municipios le parecía establecido sobre una base irracional y mal determinada, y el cobro de sus subvenciones problemático. La asociación le parecía irrealizable en las condiciones previstas por el proyecto, porque había oposición de intereses entre el Estado que, para reducir los gastos de construcción, admitiría trazados difíciles, y las Compañías que, por el contrario, los necesitarían fáciles para no encontrarse gravadas con gastos de explotación exagerados, por lo cual se inclinaba a la construcción por Compañías con garantía de intereses.

Desde el punto de vista estratégico, se expresó el temor de que el Estado iba a emprender a la vez un gran número de construcciones. Al principio debería limitarse a unas cuantas líneas, acelerando todo lo posible la construcción del ferrocarril de Strasburgo, porque, seguramente, cualquiera nueva invasión se realizaría por el mismo camino y con el mismo objetivo que las precedentes, iniciándose por el gran boquete entre Metz y Strasburgo, que estaba antes defendido por las plazas de Sarrelouis y de Landau que, por el trazado de 1815, habían pasado al poder de Prusia y apoyarían

un movimiento contra Francia. A esta zona hacía converger la confederación germánica toda una red formidable de ferrocarriles que desembocaban por Colonia, Maguncia y Mannheim.

M. de Carné atacó la gran extensión del programa, reclamando que se limitase a la línea del Havre a Marsella, con enlace hacia Bélgica. Después de él habló M. Magnier de Maissonneuve, que, por el contrario, se adhirió por completo al proyecto de ley que, a su entender, presentaba una combinación a propósito para satisfacer plenamente los intereses generales del país.

El general Paixhans, aunque admitía la clasificación de los ferrocarriles y aun estaba dispuesto a extenderla, insistió en los inconvenientes que presentaría el sistema de emprender simultáneamente los trabajos en un gran número de líneas, y defendió el principio de que se enumerasen todas, pero se restrigiese el número de las que hubieran de construirse a la vez.

Otros oradores censuraron el proyecto como injusto o incompleto en la distribución que hacía de las líneas entre las diferentes regiones.

M. Vineau, que más tarde fué Ministro de Obras Públicas, dió cuenta de sus investigaciones sobre el rendimiento probable de los ferrocarriles franceses. En Bélgica, con tarifas muy bajas de viajeros, cuatro, seis y ocho céntimos por kilómetro, el interés de los capitales empleados en los ferrocarriles era del 4,2 por 100. En Inglaterra, donde las tarifas eran muy elevadas, 17 céntimos en primera y 12 en segunda, más de la mitad de las líneas cotizaban sus acciones por encima de la par, y algunas daban un dividendo hasta del 15 por 100. De estas cifras sacaba la conclusión de que las grandes líneas francesas, colocadas en una situación intermedia en las inglesas y las belgas, serían productivas, y que, por lo tanto, podía entrarse resueltamente en su ejecución, pero, por otra parte, pedía al Estado que se reservase el derecho de aligerar más tarde las cargas del Tesoro, otorgando las concesiones a las Compañías más serias que se presentasen. La discusión general se terminó con un brillante discurso de M. Berryer, que sostenía que bastaba que el Estado confiase la construcción a la industria privada, comprometiéndose a anticipar la garantía de interés.

Terminada la discusión general comenzó la discusión por artículos, discutiéndose, sobre todo, el plan total. El Gobierno declaró que no pensaba, de ningún modo, emprender a la vez la ejecución de todas las líneas, y que, con tiempo oportuno, indicaría cuáles habían de ser las primeras, para que la industria privada pudiera prepararse, a fin de hacer ofertas para su concurso. Así también, Departamentos y Municipios conocerían con tiempo las obras en que habían de participar y podrían preparar los recursos necesarios.

En la Cámara de los Pares intervinieron también varios oradores eminentes, entre ellos MM. Dupin, Montalembert, d'Audiffred, Rossi, etc. Rossi, especialmente, pronunció un discurso muy notable para su época, rechazando el cargo que se hacía a los ferrocarriles de no ser propios para el transporte de mercancías.

Por fin, la ley fué votada y sancionada en 11 de Junio de 1842. Contenía esta ley algunas disposiciones de detalle sobre la ejecución de los trabajos, y destinaba:

1.° Cuarenta y tres millones para el ferrocarril de París a Lila y Valenciennes por Amiens, Arras y Douay.

2.° Once millones quinientos mil francos a la parte del ferrocarril de París a la frontera de Alemania comprendida entre Hommartingen y Strasburgo.

3.° Once millones para las líneas comunes al ferrocarril de París al Mediterráneo y del Mediterráneo al Rhin, en la parte comprendida entre Dijon y Chalons.

4.° Treinta millones a la parte del ferrocarril de París al Mediterráneo, comprendida entre Avignon y Marsella, por Tarascón y Arles.

5.° Diez y siete millones para la parte común a los ferrocariles de París a la frontera de España y de París al Océano, comprendida entre Orleáns y Tours.

6.º Doce millones para la parte del ferrocarril al centro de Francia, desde París, comprendida entre Orleáns y Vierzon.

7.º Un millón quinientos mil francos para la continuación y terminación de los estudios de las grandes líneas.

Los resultados producidos por esta ley fueron considerables, pero no desaparecieron todas las dificultades, porque no se habían tenido en cuenta ciertas líneas que entonces se consideraban como vías de comunicación de orden secundario.

Poco después de la aprobación de esta ley, la Cámara rehusó su aprobación a los proyectos presentados por el Gobierno para auxiliar al empresario de la línea de Strasburgo a Basilea y a la Compañía del ferrocarril de Burdeos a la Teste.

El primero pudo, sin embargo, terminar sus trabajos, pero la segunda quebró y el Estado se incautó de las obras. Debe advertirse que el auxilio proyectado a favor del primero se reducía a relevarle durante un cierto número de años de la amortización y el pago de intereses por los 12.600.000 francos que había prestado el Estado, con lo que éste ahorraba todavía 21 millones de lo que hubiera tenido que gastar si construyese la línea con arreglo a la ley del 42. También se negó el auxilio que pedían las líneas de París a Versalles, por la orrilla derecha y por la orilla izquierda, que trataban de fusionarse, reprochándose al Estado que hubiese autorizado esas dos líneas paralelas.

En cambio, en el mismo año se concedió a la Compañía de París a Rouen la prolongación hasta el Havre, y una subvención de 10 millones. El interés del préstamo era el de 3 por 100, a partir de 1850, debiéndose comenzar el reembolso en 1857, y sin que se cumpliese la ley de 1842, porque no se exigía nada a los Departamentos interesados.

Para la construcción de la línea de Avignon a Marsella, muy costosa por las grades obras que exigía, se presentó, solicitando la construcción y explotación de la misma, la casa Talabot. A pesar de que M. Talabot era yerno del Ministro de Obras Públicas, se aceptó la proposición, y dicho ministro presentó a la Cámara el proyecto correspondiente en 23 de Abril de 1843. Se estipulaba en la convención que el Estado en vez de construir la infraestructura, subvencionaría a la Empresa con 32 millones de francos y, además, le daría todos los terrenos necesarios, que pagarían el Estado, los Departamentos y los Municipios, conforme a la proporción establecida en la ley de 1842.

M. Vivien, que más tarde fué Ministro, quedó encargado de la ponencia, y en ella se manifestó completamente conforme con el proyecto del Gobierno, puesto que la construcción por la industria privada ofrecía, a su juicio, la ventaja de una mayor economía y rapidez, y la de que se evitaban los conflictos probables entre el Estado y la Compañía, casi seguros si se aplicaba el sistema de la ley. Además, la Compañía ofrecía, a su juicio, todas las garantías necesarias, por la facilidad con que había colocado las 40.000 acciones que componían su capital social de 20 millones, y por el talento y competencia del ingeniero M. Talabot, que estaba a su frente. En lo relativo a la explotación se discutieron dos sistemas: uno, el considerar la línea como una propiedad arrendada que debía pagar al Estado una cantidad anual; el otro, el de no buscar otra compensación para las subvenciones que abreviar el tiempo por el que se concediese la línea y obtener una rebaja de las tarifas. La elección entre estos dos sistemas no se había hecho en la ley de 1842, pero la exposición de motivos y el dictamen de la Comisión parecía que no se hacían cargo más que del segundo, que era también el más beneficioso para el público, el que se proponía adoptar el Gobierno y el que también aceptó, en este caso, la Comisión, entendiendo que una cantidad fija anual sería injusta en una empresa tan aleatoria y, además, produciría una ingerencia perjudicial del Estado. En cambio, la Comisión reclamaba algunas reformas, consistentes en un gálibo mayor para el túnel de la Nerthe, aumento de peso en los carriles, reducción en las tarifas de un céntimo por kilómetro, medio en segunda, cinco céntimos en los ganados y dos en todas las mercancías, transporte de pescado fresco en gran velo-

cidad, y que los coches de tercera clase fuesen cerrados, lo que constituía una innovación en aquella época. Además, se aseguraba la regularidad y rapidez en el transporte del correo. Finalmente, el plazo de la concesión era de treinta y tres años, como se solicitaba. Es característico que M. Vivien terminase su informe lamentando que el Gobierno no hubiese preferido una concesión pura y simple, con garantía de interés.

En la discusión en la Cámara se echó en cara al Gobierno que se separaba de la ley de 1842, y que con los créditos de que disponía habría podido comerzar las obras por sí mismo, facilitando así la adjudicación en pública subasta de la línea, con lo que se habría obtenido una rebaja en la subvención.

Separándose del dictamen de la Comisión, M. Bineau propuso la siguiente enmienda: Durante los cinco primeros años de la explotación la Compañía está exenta de todo gravamen a favor del Estado por alquiler del terreno ocupado por el ferrocarril y por las obras ejecutadas con los 32 millones concedidos por el Tesoro público, pero a la terminación de estos cinco años, si el producto líquido de la explotación excede del 10 por 100 del capital empleado por la Compañía, además de esos 32 millones, la mitad del exceso pertenecerá al Estado a título de alquiler. Esta enmienda importantísima fué admitida por la Cámara de Diputados.

Rechazadas por la Cámara de los Pares las proposiciones de aplazamiento, comenzó la discusión de los artículos, que, sobre todo, versó acerca de las cláusulas referentes a la rebaja de tarifas. El vizconde de Dubouchage, temiendo que la Compañía usase abusivamente de esa facultad para regular a su gusto los precios de ciertas mercancías, presentó la siguiente enmienda:



1.° La Compañía no podrá rebajar sus tarifas en una sección de la línea, sin rebajarlas al mismo tiempo en la línea entera. No podrá ni hacer esta rebaja total ni rebajar de clase las mercancías comprendidas en la tarifa, sin aprobación previa del Ministerio de Comercio, precedida de una información en toda la línea del Ródano.

2.° No podrá elevar sus tarifas, ni sobre todo el recorrido, ni sobre las mercancías rebajadas de clase antes de un año, a contar de la rebaja, y nunca sin previa autorización del Ministro de Comercio.

Como el interés de los debates sobre la concesión de esa línea no está en lo que afecta a ese ferrocarril, sino en el hecho de que con este motivo se plantearan ciertos problemas que más tarde alcanzaron una importancia extraordinaria en la historia de los ferrocarriles franceses, nos detenemos bastante en ciertos detalles que, de otro modo, no tendrían justificación posible en esta monografía.

La enmienda del vizconde de Dubouchage provocó una serie de cuestiones, nuevas entonces, que dieron lugar a una discusión muy animada. El Barón de Dupin, defendiendo los intereses de la navegación por el Ródano, insistió en el cuidado con que deberían estudiarse las proposiciones de tarifas especiales hechas por la Compañía, porque si no se ponía en ellas la mayor atención, podrían llegar a matar la interesante industria de la navegación por el Ródano y a alterar profundamente las condiciones de la competencia entre los carbones de la cuenca de Alais y los de Saint-Etienne.

El conde Darú, ponente en la Cámara de los Pares, combatió la enmienda del vizconde de Dubouchage, tratando de demostrar que los ferrocarriles no podrían jamás realizar los transportes entre Arlés y Avignon a un precio tan bajo como la navegación, añadiendo que el empleo de tarifas especiales era natural en una empresa que tuviese un carácter esencialmente comercial, que, a la variedad infinita de las necesidades, debía corresponder una variedad suficiente de precios, y que no debería hacerse ninguna modificación de tarifas sin la opinión del Gobierno y sin una información previa sobre la oportunidad de las nuevas.

Para la historia de estas cuestiones de tarifas conviene citar algunas frases del discurso de M. Legrad, subsecretario entonces y representante del Gobierno. Conviene advertir que se llama-

ban entonces tarifas diferenciales, no aquellas que tienen una base variable, según la distancia, que es la significación hoy corriente, sino las tarifas especiales para ciertas secciones de la línea o para algunas clases de mercancías.

«Las tarifas diferenciales—dice M. Legrad—están impuestas, a la vez, por el interés del empresario y por el interés público.

»Por de pronto, el interés público está evidentemenre comprometido en la cuestión, puesto que el mecanismo de las tarifas diferenciales consiste en disminuir los precios en ciertos puntos, dejándolos en otros en el máximo autorizado. Las tarifas diferenciales no tienen, pues, otro resultado que el de producir algún abaratamiento al comercio.

»El interés del empresario de transportes queda igualmente satisfecho, puesto que, por medio de las tarifas diferenciales. se aprovecha de mercancías y viajeros, que se le escaparían, sin duda, si los precios no fuesen moderados.

»¿Qué es por lo demás un precio en materia de concesiones? Es el alquiler de un servicio prestado. Si el servicio varía de importancia, ¿por qué ha de permanecer invariable el precio?

»Un precio es la remuneración de un gasto; si el gasto varía, ¿por qué no ha de variar el precio?

»Las industrias de transportes por tierra, por agua o por ferrocarril no viven ni prosperan más que por medio de las tarifas diferenciales: diferenciando hábilmente sus tarifas es como pueden prestarse y satisfacer a las necesidades del público, que así atraen al camino que explotan, y de las mercancías y de los viajeros, para los cuales sería inútil este camino sin esa flexibilidad de las tarifas.

»El carreteo diferencia sus tarifas a cada instante. Sus precios no son exactamente proporcionales a las distancias. Exige, para distancias pequeñas, precios relativamente más elevados que para las grandes, y se concibe, porque en los trayectos cortos los gastos de carga y descarga y los gastos generales de la Emprssa ejercen una influencia notable sobre el coste de producción, pero esos mismos gastos se atenúan y hasta pueden llegar a desaparecer cuando se trata de un trayecto largo.

»En los puntos en que el carreteo está seguro de encontrar mercancías para el retorno, concede un precio más favorable. Si, por el contrario, debe volver de vacío, no tiene más remedio que exigir un precio más elevado, aunque la distancia sea exactamente la misma. Quitadle el derecho de diferenciar sus precios, y evidentemente le impediréis que ejerza su industria útilmente.

»Las mismas consideraciones se aplican exactamente a los transportes por agua.

»¿Por qué entonces privaríais de la misma facilidad a los concesionarios de los ferrocarriles?

»El público solamente puede ganar en ello y la intervención necesaria de la autoridad para autorizar las modificaciones, la obligación impuesta de no hacer estas modificaciones más que con largos intervalos y dándolas a conocer al público por anticipado, ofrecen seguramente todas las garantías apetecibles.

»Las tarifas diferenciales son la base de todas las operaciones de la industria de transportes. Prohibir esas tarifas es paralizar la industria; y, lo declaro: sin tarifas diferenciales no encontraréis Compañía que se encargue de explotar vuestros ferrocarriles.»

La enmienda del vizconde Dubouchage fué finalmente rechazada y la ley concediendo el ferrocarril de Avignon a Marsella se promulgó el 24 de Julio de 1843.

En cambio, en este mismo año, fracasaron dos proposiciones análogas, a pesar de que se adaptaban mucho mejor a la ley de 1842. Uno de los proyectos se refería al ferrocarril de París a la frontera de Bélgica y al litoral de La Mancha. El Estado construía por sí mismo la infraestructura, entregando la explotación a una Compañía arrendataria. Nombrada ya la Comisión, el Gobierno retiró el proyecto.

En el otro proyecto, que se refería a la línea de Orleáns a Tours, discutido por la misma época

en la Cámara de los Pares, el Gobierno proponía arrendar la línea por treinta y cinco años, mediante el pago de una parte de los beneficios líquidos, a partir del 7 por 100. Una cláusula del mismo proyecto autorizaba a las Compañías de París a Orleans y de Orleans a Tours para que celebrasen un convenio para el uso recíproco de sus líneas mediante el pago de una tasa reducida de peaje.

Tampoco este proyecto llegó a ser ley.

Con todo ello no se había salido todavía del período de experiencias. Al modificarse las ideas, se vió que eran poco prácticas algunas de las cláusulas de los pliegos de condiciones. En las líneas ya en explotación de París a Rouen y de París a Orleáns, los resultados obtenidos excedían a todas las previsiones, aumentando el número de viajeros y transportándose mercancías con las que nunca se había contado, al mismo tiempo que se observaba que los gastos de conservación y explotación eran inferiores a lo que se había previsto.

En vista de estos resultados, el Estado podía exigir más a las Compañías que se encargasen de nuevas líneas, y ya no estaba en el caso de ir a buscar concesionarios ofreciéndoles las líneas y haciendo el reclamo de las ventajas ofrecidas, sino que, por el contrario, eran los empresarios quienes buscaban al Gobierno y éste y las Cámaras podían imponerles condiciones. El ferrocarril ya no era una especulación arriesgada, porque los ejemplos existentes demostraban que se trataba de una explotación seria y beneficiosa.

Los nuevos proyectos presentados por el Gobierno, en Mayo de 1844, demostraron que la situación había cambiado. Se propuso entonces el trazado de una línea de París a la frotera belga, con un enlace para el litoral de la Mancha, o sea la línea de París a Lila por Amiens, con ramal de Amiens a Boulogne y de Lila a Caláis y Dunkerque. El plazo de concesión bajaba de cuarenta a veintiocho años, los beneficios se repartían entre el Estado y la Compañía cuando excediesen de un 8 por 100, del cual se destinaba el 2 a la amortización del capital empleado por la Compañía, las tarifas de mercancía se rebajaban en 0,02 francos en cada clase, y en vez de dos tarifas de viajeros se creaban tarifas para tres clases: a 0,10, 0,075 y 0,055 francos por kilómetro. Los coches de tercera debían ser cubiertos y cerrados, por lo menos, con cortinillas.

El Estado se reservaba el derecho de rescindir el arrendamiento cuando quisiese, después de un primer período de explotación de doce años, mediante el pago de una anualidad igual al promedio de los siete últimos años, con deducción de los dos peores y con la adición de una prima de 1/6, 1/8 o 1/10, según que la rescisión tuviese lugar en los seis primeros años, en los seis siguientes, o en los cuatro últimos del plazo de concesión. La línea pasaría a ser, por completo, del Estado al final de la concesión, sin indemnización ninguna para la Compañía.

En previsión de que la industria privada no prestase su concurso en las condiciones indicadas, el Gobierno solicitaba autorización para construir, por sí mismo, la superestructura y arrendar la explotación. Para este efecto, presentaba otro segundo pliego de condiciones que difería del primero, en que el arrendamiento se hacía por doce años, como máximum, y en que la Compañía debería pagar una cantidad igual al 5 por 100, por lo menos, de lo gastado en la superestructura. Como se ve, esto constituía una innovación en el sistema ferroviario.

Al mismo tiempo que el proyecto de esta línea presentó el Gobierno el de las de Orleáns a Vierzon, con la línea de enlace de Vierzon a Bourges y Clermont y de Vierzon a Châteaurou y Limoges, para las cuales las condiciones eran más ventajosas, puesto que el plazo de aprovechamiento era de veintiocho a treinta y cinco años y la participación eventual del Estado en los beneficios no debía comenzar hasta los cinco años de la explotación. También presentó un proyecto para arrendar, por diez años, la línea de Nimes a Montpellier, cuyas infraestructura y superestructura estaban ya acabadas.

La Comisión de la Cámara dictaminó, ante todo, sobre este proyecto, que era urgente, por lo adelantados que estaban los trabajos.

En primer lugar, se discutió si convendría la explotación directa por el Estado, que no solamente había terminado la superestructura, sino que hasta había encargado parte del material móvil. La Comisión opinó en contra de este sistema, alegándose por el ponente M. Laborde las siguientes razones, que es interesante reproducir.

«La explotación de un ferrocarril es una empresa industrial, que lleva consigo una responsabilidad civil y comercial, a la que no se debe exponer, según nuestro criterio, el Gobierno. La más ligera infracción a las condiciones del transporte; los errores de dirección en el despacho de las mercancías; los menores retrasos en su llegada; el más pequeño accidente, en fin, darían lugar a demandas de daños y perjuicios y de reparaciones civiles, que serían tanto más fácilmente aceptadas cuando los demandantes tuviesen al Estado por deudor. Sería preciso crear una administración especial, concediéndole atribuciones que dependen hoy de los Ministerios del Interior y de Obras Públicas, y del de Hacienda, y una legión de empleados competentes y de agentes especiales, para cuya elección no bastan siempre el interés directo, la independencia absoluta y la actividad perseverante de la industria privada. También sería preciso organizar y sostener, con grandes gastos, talleres de construcción, de reparación, y una contabilidad en materia que presenta tantas dificultades para nuestras administraciones públicas.»

Aceptado por la Comisión el sistema de arrendamiento a la industria privada, discutió enseguida el proyecto de arrendamiento y estableció la prohibición de transformar las acciones nominativas en acciones al portador antes de su completa liberación.

El dictamen relativo al ferrocarril hacia la frontera belga no ofrece ningún interés particular, y el de la línea de Orleáns a Vierzon no se presentó hasta bastante más tarde.

Al discutirse el proyecto para el arrendamiento de la línea de Nimes a Montpellier, los partidarios y los enemigos de la explotación por el Estado sostuvieron una nueva batalla. Los primeros no se atrevían todavía a afirmar, positivamente, que el Estado explotaría mejor que la industria privada y, por el momento, lo único que deseaban era que el Estado se encargase de la explotación, durante cinco años, para hacer la experiencia. En cambio, los adversarios, apoyados por la Comisión, se oponían a todo ensayo.

Esta misma opinión sostenía el Ministro de Obras Públicas, M. Dumont: «Yo creo, decía éste, que no conviene que el Estado se encargue de la explotación industrial; hasta aquí esta era una opinión no contradicha por nadie y apenas se consentía que el Estado se encargase de una explotación industrial cuando era condición necesaria para la percepción de un impuesto. Todos sabemos qué dificultades ha experimentado la explotación del monopolio del tabaco y del transporte del correo por el Estado. Sólo después de discusiones grandísimas y para conservar el impuesto, es cuando se ha concedído, definitivameute, esta explotación al Gobierno. Aquí no existe esa razón, no se trata de cobrar un impuesto; es únicamente el precio de un servicio del Estado lo que se trata de pedir al público, y esta es la distinción que se ha hecho siempre cuando se ha tratado de la explotación por el Estado de una industria cualquiera: siempre se ha dicho que no se trataba de un servicio prestado, porque si se tratase de eso bastaría la industria privada. El Estado no es bastante fuerte en el terreno de la explotación industrial: la industria exige una libertad de movimiento, una independencia de acción, una plena autoridad en todos sus actos, una ausencia de toda inspección y toda vigilancia que son incompatibles con la forma de Gobierno, con los deberes de las Cámaras y con los derechos del Gobierno. Hay dos inconvenientes en la fijación de las tarifas: el uno sería su inmovilidad perpetua o por un tiempo muy prolongado; el otro sería su constante movilidad. Su inmovilidad o su duración secular tendría el inconveniente de no permítir a la industria que se aprovechase de los transportes y viese bajar el precio. La perpetua movilidad de las tarifas es la tendencia continua a la baja, no de un modo proporcional a los progresos que ha hecho la industria, sino proporcionalmente a las nece-

sidades de la industria privada. La industria privada resiste a las instancias del público, porque se defiende a sí misma, porque combate *pro aris et focis.* No ocurre lo mismo con el Estado, no tiene esa energía de resistencia que da la necesidad del interés privado, y, aun cuando la tuviese, tiene a su lado y enfrente de él exigencias todavía más fuertes que lo enérgica que pudiese ser su resistencia.....

»..... Es preciso que las tarifas sean remuneradoras. No creo que nadie pueda decir que sea un deber del Estado crear ferrocarriles, en los que la locomoción sea gratuita, o en que las tarifas no representen, más que nominalmente, una parte del capital empleado en la construcción. Las vías férreas son caminos privilegiados: no los puede haber en todas partes; es un sacrificio que el Reino entero hace en favor de las ciudades más importantes. Habría una gran injusticia en que esta obra, de sacrificio común, se entregase a algunos a precios desmesuradamente reducidos; habría una gran injusticia si se privase a una gran parte del Reino del disfrute de caminos perfeccionados y no se pusiese el aprovechamiento de esos caminos a un precio que indemnice a todo el Estado de los sacrificios que ha sido preciso hacer para construirlos. Es incontestable que si los ferrocarriles estuviesen en manos del Estado, si este los explotase, si pudiese fijar las tarifas cada año, esas tarifas bajarían inmediatamente, por debajo de lo que es preciso esperar de la perfección de las nuevas comunicaciones. Nadie duda que entraríamos al instante en el camino de una rebaja casi indefinida.....»

La Cámara aprobó, por fin, el arrendamiento de la línea de Nimes a Montpellier, pero introduciendo las siguientes modificaciones particulares: 1.ª Que una vez rebajados los precios del transporte no pudiesen elevarse de nuevo, antes del plazo de un año. 2.ª Que la franquicia por equipajes sería de 30 kilos en vez de 20; y 3.ª Que la Compañía arrendataria concedería mayores facilidades para el servicio de Correos.

En la Cámara de los Pares, al discutirse el proyecto de ley, se criticó, generalmente, la duración, demasiado corta, del arrendamiento.

Según el conde Daru los arrendamientos a plazo corto, eran incompatibles con una buena administracción, porque debían tener una vida efímera. Además, según sus cálculos, las ventajas que aseguraban a la Compañía eran mucho más considerables, con relación a la cifra mínima del capital empleado, que las de una concesión a largo plazo, y la participación en los beneficios que se proponía para atenuar esas ventajas, era completamente ilusoria, porque las Compañías no dejarían de emplear el excedente del producto líquido para aumentar el material que el Estado debía rescatar al expirar el contrato. Las sociedades, con vida limitada, abandonarían las mejoras indispensables en la industria de los ferrocarriles, quizás más que en ninguna otra, y el personal que no tenía un porvenir asegurado llenaría peor sus funciones.

La mayoría en la Cámara de los Pares se inclinaba a la solución de que el Estado no se comprometiese demasiado con las Compañías privadas.

¿Era justo que el Estado gastase sus recursos en aquellas regiones, lo bastante ricas para bastarse a sí mismas? ¿No sería mejor emplearlos en las regiones pobres? Se habían arraigado ideas muy falsas sobre la productividad probable de los ferrocarriles. El promedio de su rendimiento, en 1843, era de 2,65 por 100 francos en Bélgica, 4,02 en Inglatera, 3,70 en Alemania y 3,44 en Francia. Si lo que se buscaba al encomendar los ferrocarriles al Estado era aprovecharse de sus rendimientos, esto era una equivocación.

La ley fué, por fin, votada el 6 de Julio de 1844 y sancionada el 7.

Las ideas que acaban de exponerse aparecieron ya al construirse el ferrocarril del Norte. La adjudicación de la sección Amiens a Boulogne, que se consideraba muy productiva, se hizo el 15 de Octubre de 1844 por noventa y ocho años y once meses, inaugurándose la línea en 1847 y 1848. Por

el contrario, la sección de Lila por Hazebrouck a Calais y Dunkerque parecía que había de tener un rendimiento escaso, y el Gobierno se encargó de construir la infraestructura y si, era preciso, la superestructura y si no se encontraba tampoco arrendatario debería encargarse, así mismo, de la explotación, conforme a la ley de 26 de Julio de 1844.

Por la misma época se arrendó la línea de Montpellier a Nimes, con arreglo a un contrato aprobado el 26 de Julio de 1844, adjudicándose, por contrata, y abriéndose al tráfico los 52 kilómetros de la línea en 9 de Enero de 1845.

La línea de Orleáns a Vierzon, con sus prolongaciones a Château-roux y Bourges (173 kilómetros), se concedió a una Compañía privada por cuarenta años, el 9 de Octubre de 1844, aprobándose la adjudicación por Ordenanza real de 24 de Octubre de 1844, e inaugurándose la línea el 20 de Julio y el 15 de Noviembre de 1847.

La concesión del ferrocarril de Orleáns a Burdeos dió también lugar a discusiones interesantes, en que se habló mucho de los ferrocarriles del Estado y de ferrocarriles privados. El programa de 1842 había decidido una línea de Orleáns a Burdeos por Tours, Poitiers y Angulema, y el Estado había casi comprado el trozo de Orleáns a Tours; la cuestión estaba ahora en definir si esa sección debía constituir una concesión, pero el Gobierno se decidió a no romper la unidad de la línea Orleáns Burdeos, pensando que si la sección de Orleáns a Tours, considerada como la mejor, se disgregaba, sería mucho más difícil encontrar un empresario para la sección Tours-Burdeos.

En consideración al incierto rendimiento de la línea de Orleáns a Burdeos, la concesión se hizo por cuarenta y siete años, y el derecho de rescate que se reservaba el Estado no podía ejercerse antes de un plazo de quince.

En los debates en la Cámara, el ministro de Obras Públicas, M. Duchâtel, manifestó la opinión de que se cometería una falta muy grave renunciando a la aplicación de la ley de 1842, que había establecido el principio de la cooperación entre el Estado y la industria privada. Se comprendería perfectamente, por razones de economía social y de interés público, que el Estado se encargase de la construcción completa y de la explotación, pero no se podía explicar el sistema de los arrendamientos, porque éstos, como las concesiones, desposeían al Estado, aunque por un plazo menos largo, dejando a su cargo todas las obras y aumentando de este modo, en gran medida, la cuantía de sus sacrificios, y privaban a la administración de las garantías de duración y estabilidad únicas que asegurarían las mejoras, los perfeccionamientos y el buen reclutamiento del personal.

De nuevo volvió a suscitarse la cuestión de las tarifas diferenciales. De Tours arrancaban dos líneas que conducían, la una a Burdeos y la otra a Nantes. Por el temor de que los intereses del puerto de Nantes quedasen sacrificados a los del de Burdeos, M. Lanjuinais solicitó la uniformidad de precios en toda la longitud de la línea, es decir, la supresión de las tarifas diferenciales.

Messieurs Legrand y Dufaure combatieron la enmienda con argumentos de principio y otros aplicables al caso concreto. M. Legrand, decía: «Cuando tenéis muchas mercancías que van en una dirección y muchas menos que van en dirección contraria, podéis, evidentemente, exigir un precio menor en el primer sentido y otro mayor en el otro, pero con tal de que el precio más elevado esté dentro de los límites de la tarifa concedida..... Cuando se encaminan los transportes hacia una población que ofrece el retorno, el precio puede ser todavía menos elevado y necesariamente debe ser más considerable si los vehículos deben volver vacíos. Todas estas combinaciones, cuando se operan dentro de los límites de la tarifa bajo la autoridad y la vigilancia de la administración son muy lícitas, y aprovechan igualmente al público y a la Compañía. Impedir el uso de los precios diferenciales es dificultar y molestar inútilmente la industria de la Compañía concesionaria, y es, al mismo tiempo, privar a la sociedad de todas las rebajas de tarifas que la Compañía podría conceder».

Por su parte, M. Dufaure, decía: «La obligación que se quiere imponer a la Compañía, es la de

no poder hacer ninguna modificación en su tarifa, según las diferentes situaciones de esta línea. Pero esta línea atraviesa países bastante opulentos, otros de un bienestar mediocre, y otros que son pobres. Si hay, pues, una probabilidad natural, no únicamente en el interés de la Compañía, sino en el del público, es que la tarifa sea proporcionada a la riqueza del país que una línea atraviesa, es que en un departamento, en que la gente no es rica, se establezca una tarifa más baja que en un departamento en que la población puede, sin esfuerzo, pagar una tarifa elevada».

Es interesante hacer constar que la Cámara aprobó un artículo adicional, propuesto por M. Cremieux, en que se prohibía que ningún miembro del Parlamento fuese adjudicatario ni administrador en las Compañías de ferrocarriles, a las que se otorgasen concesiones; pero esta proposición fué rechazada por la Cámara de los Pares.

La línea de Orleáns a Tours (115 kilómetros) se abrió a la explotación el 2 de Abril de 1846, mientras que la de Tours a Burdeos fué abriéndose por secciones de 1851 a 1853. La adjudicación prescrita por la ley tuvo lugar el 24 de Octubre de 1844, con un plazo de algo menos de veintiocho años, y el capital de la Compañía era de 65.000.000.

A partir de este momento, tanto el Gobierno como los financieros, se esforzaron en la creación de una red ferroviaria, lo más rápidamente posible, aplicándose los principios establecidos hasta entonces, aunque un poco modificados.

Todo el período que se extiende hasta la Revolución de 1848 ofrece escaso interés, limitándose la actividad a estudiar los puntos de dirección de las líneas.

La ley de 26 de Julio de 1844 concedió al Gobierno los créditos necesarios para comenzar la infraestructura de dos grandes secciones en la línea de París a Lyon (512 kilómetros), y le autorizó al mismo tiempo para conceder la de Montereau a Troyes (100 kilómetros) que fué adjudicada el 25 de Enero de 1845. La misma ley invitaba al Gobierno a comenzar la infraestructura de las líneas de Tours a Nantes (195 kilómetros) y de Versalles a Rennes (360 kilómetros) con prolongación del Mans hacia Alençon.

El 2 de Agosto de 1844 comenzó el Gobierno la infraestructura de la línea París-Nancy-Strasburgo (499 kilómetros), con los ramales de Epernay a Reims (30 kilómetros) y Frouard a Metz (48 kilómetros). Por ley de 19 de Julio y concesión de 27 de Noviembre de 1845, se aseguró la prolongación de esta última línea desde Metz por Saint-Avold hasta la frontera prusiana cerca de Saarbrück (74 kilómetros). No se hace mención de otras líneas porque no reúnen las condiciones de las anteriores, que figuran entre las principales de la red francesa actual.

Durante el año 1845 toda la acción legislativa estuvo dirigida a la formación de ordenanzas para lo policía y seguridad en la circulación. La ley de 15 de Julio de dicho año, se completó con la ordenanza de 15 de Noviembre de 1846, y debe advertirse que esas disposiciones continúan en vigor, aunque naturalmente completadas por otras muchas posteriores.

Las obligaciones que imponía la ley de 11 de Junio de 1842 a los Departamentos y a los Municipios de contribuir a los gastos de adquisición de terrenos para la construcción de ferrocarriles, se había visto que eran muy poco prácticas. Se había imaginado esa cooperación cuando se pensaba que el Estado construyese la infraestructura, pero era incompatible con el sistema de entregar a las Compañías, sin subvención del Tesoro, no sólo la explotación, sino también la construcción de una línea concedida. En este caso, habría desacuerdo entre la situación del Estado que se libertaba de toda carga y la obligación para los Municipios de soportarlas muy pesadas. Por consiguiente, la disposición de 1842 fué derogada por una ley de 15 de Julio de 1845.

Al hacerse las concesiones de nuevas líneas se estipularon nuevas reglas generales que se aprobaron sin dificultad en su aspecto técnico y administrativo, pero que provocaron grandes reclamaciones en cuanto a la limitación de su plazo.

La Comisión de la Cámara, completamente favorable a las concesiones por largo plazo, creía que el Estado, *siempre soberanamente impropio* para una explotación industrial, quedaría tranquilo concediendo los ferrocarriles a Compañías privadas, porque, por una parte, se reservaba el derecho de rescate, y por otra, tenía sujetas a las Compañías, reservándose la facultad de aprobar, en caso necesario, nuevas líneas que les hiciesen competencia. Esta amenaza bastaba, la mayor parte de las veces, para obligar a las Compañías a rebajar sus tarifas en cuanto su situación llegaba a ser suficientemente próspera.

El 9 de Septiembre de 1845, el ferrocarril del Norte, cuya construcción había sido aprobada por la ley de 26 de Julio de 1844, fué concedido, con arreglo a las condiciones de la ley de 15 de Julio de 1845, a los Sres. Rothschild Hottinguer y Compañía y Carlos Laffitte Blount y Compañía, por un plazo de cuarenta y un años, reducido a treinta y ocho en 16 de Septiembre de 1845. El 10 de Septiembre se concedió a otra Compañía por setenta y cinco años la línea directa de Hazebruck a Fampoux, al lado de Arras. La primera Compañía, cuyo capital era de 200 millones, se comprometió a reembolsar al Estado los 98 millones que había éste gastado en la construcción; y en cuanto a la segunda, debía construirse sin subvención.

La ley de 15 de Julio de 1845 contenía una disposición muy interesante destinada a dificultar la especulación. A este efecto, en su artículo 18, prohibía el comercio de los bonos provisionales por las acciones aún no emitidas, y, además, prohibía que ninguna sociedad pudiese colocar acciones al portador o promesas sobre las mismas antes de la constitución de esa sociedad, o sea, antes de que se aprobasen sus estatutos por Ordenanza real, con arreglo al artículo 37 del Código de Comercio.

Los resguardos de suscripción no eran negociables y los primitivos suscriptores eran responsables de la mitad del valor de las acciones suscritas por ellos. La publicación de las cotizaciones de las acciones de una Compañía, antes de que se aprobasen los Estatutos, estaba castigada con una multa de 500 a 3.000 francos, y la misma pena se aplicaba a los corredores y banqueros que negociasen acciones de Compañías no aprobadas aún.

La ley de 16 de Julio de 1845 aprobó las líneas de París a Lyon y de Lyon a Avignon (230 kilómetros) con un ramal de Valence a Grenoble (96 kilómetros). La primera fué concedida el 22 de Diciembre por cuarenta y un años a una Compañía, con capital de 200 millones, y algo más tarde se concedió también la de Lyon a Avignon por cincuenta años.

Había, por consiguiente, en construcción, una línea no interrumpida que iba desde el Norte de Francia hasta el Mediterráneo. Por la misma época se autorizaban las líneas de Este a Oeste de Tours a Nantes y de París a Strasburgo, con ramales hacia Reims y Saarbrück por Metz. Estas concesiones se aprobaron el 19 de Junio de 1845 y se adjudicaron en 25 y 27 de Noviembre del mismo año. La Compañía concesionaria de la primera línea tenía un capital de 40 millones, dividido en 80.000 acciones, y obtuvo la concesión por treinta y cuatro años. La otra Compañía, que emprendió también la constrncción de la línea de Metz a Saarbrück, se creó con un capital de 125 millones, dividido en 250.000 acciones, siendo el plazo de su concesión de cuarenta y ocho años.

En aquel mismo año y en el siguiente se concedieron un gran número de líneas, cuya enumeración sería inútil y penosa y que se extendieron por casi todo el territorio francés, comenzándose a pensar en enlazar las grandes arterias formadas por las líneas principales, de cuya constitución nos hemos ocupado antes. Hasta entonces se había marchado con mucha lentitud en la construcción de ferrocarriles, y en cambio, en esos años se procedió con cierta precipitación, y más tarde hubo que suprimir, por no ser prácticas, una porción de prescripciones que figuraban en las concesiones hechas en esta época.

En el apéndice estadístico a esta monografía figura un cuadro en el que se dan las cifras

del crecimiento de los ferrocarriles franceses desde su origen hasta 1848, y su comparación con el movimiento, por la misma época, en otros países. También se incluye un cuadro presentado a las Cámaras de 1846 que da la situación de gastos de los ferrocarriles, tanto de los construídos por el Estado como por las Compañías, y cifras sobre las acciones y su situación.

Poco después comenzó a oscurecerse el horizonte económico y casi enseguida el político. Las acciones emitidas o próximas a emitirse por las Compañías sumaban un total de 3.100.000 francos y los gastos, que aún quedaban pendientes, eran de 1.500 millones, que obligaban a recurrir anualmente al crédito por 300 millones. Podía dudarse si la capacidad financiera del país podría resistir esa carga y, si obligando al mercado a que absorbiese todos esos títulos, no se perjudicaría a la agricultura y a las demás industrias, produciéndose, en ese caso, el encarecimiento de las primeras materias y el alza de los salarios, y por consecuencia, una crisis económica. Esta crisis, que se consideraba posible teóricamente, existía ya de hecho y era debida, más que a las grandes emisiones, al agiotaje, a la especulación en Bolsa, y, sobre todo, a las malas cosechas de los años 1846 y 1847.

En vano el Gobierno y la Cámara intentaron enfrenar esa especulación, porque, como la experiencia ha comprobado con toda exactitud, cuando la fiebre del juego invade a las clases superiores y todos sueñan con ganar millones, no hay medidas de Gobierno capaces de impedirlo. El juego de Bolsa que entonces predominaba era más seductor porque parecía tener alguna base real tratándose de acciones que en su mayoría daban dividendos, de modo que la crisis, consecuencia de una especulación desmesurada sobre valores relativamente buenos, se hubiera terminado sin graves quebrantos, si los mismos ferrocarriles no hubiesen tenido que padecer a consecuencia de la paralización de los negocios y de la falta de experiencia de los gobernantes y de los legisladores. Todo ello era consecuencia de la duración excesivamente corta de las concesiones, de veintitantos a treinta y tantos años y de la subdivisión exagerada de las líneas. No se querían conceder más que líneas pequeñas y en los pliegos de condiciones se incluían cláusulas muy onerosas para el empresario y favorables para el Estado, y además no se tenía en cuenta la facilidad con que una empresa puede equivocarse en su presupuesto, sobre todo cuando se trata de un negocio enteramente nuevo, y así cuando los accionistas veían que se gastaba más de lo calculado, se negaban a seguir pagando sus acciones, alegando que si se aumentaba el capital disminuirían los dividendos.

A esta situación, ya difícil, vino a agregarse otra complicación que la hizo mucho más grave. Los años desde 1842 a 1846 habían traído una gran prosperidad económica, a la que puso fin la subida del precio del trigo en 1846 y 1847. La necesidad de hacer frente al déficit presumido en los cereales, había disminuído en 60 millones el encaje metálico del Banco de Francia, y previendo éste nuevas salidas de moneda hacia los Estados Unidos y Rusia, tuvo necesidad de tomar prestados 30 millones en oro al Banco de Inglaterra y de vender al Emperador de Rusia una gran parte de sus títulos de renta francesa al 5 por 100.

Estas medidas enérgicas devolvieron la confianza y el dinero volvió al Banco de Francia. La circulación monetaria se normalizó y la Bolsa de París volvió al alza sobre los valores de ferrocarriles, cuando de pronto estalló en Inglaterra una crisis de crédito terrible, debida a una especulación loca sobre los cereales. El consolidado inglés descendió en Septiembre a 78 $^{3}/_{4}$, después de haber estado el 1.° de Enero a 93 $^{7}/_{8}$, y las quiebras de casas de comercio y bancos fueron tan numerosas que desde el mes de Agosto a fin de Diciembre se registraron, solamente en Londres, 194, con un pasivo total de 568 millones de francos. El Banco de Inglaterra elevó su descuento hasta el 8 por 100, y llegó a encontrarse en situación tan apurada que el Gobierno, ante la presión de los comerciantes de la City, tuvo que suspender el 25 de Octubre de 1847 las prescripciones del Acta de 1844, que prohibían al Banco una circulación fiduciaria superior a 500 millones de francos.

Los capitalistas ingleses habían suscrito una gran cantidad de acciones de las Compañías del Norte, de Amiens a Boulogne, de París a Rouen, y de Rouen al Havre. Quedaban todavía por pagar algunos plazos de estas acciones, y cuando la crisis monetaria inglesa era más fuerte, esos títulos comenzaron a llegar por paquetes al mercado de París. Se generalizó la baja, un gran número de suscritores se negó a pagar y hubo que vender a cualquier precio una cantidad considerable de acciones de los ferrocarriles en construcción abandonadas por sus propietarios.

Muchas Compañías se vieron obligadas a suspender sus trabajos, y llegó a decretarse la caducidad de las de Burdeos a Cette y de Lyon a Avignon. La Compañía de París a Lyon se encontraba en el mismo caso. Se había obligado a construir la línea en cinco años, bajo penalidades muy rigurosas en caso de incumplimiento, y hasta estaba expuesta a perder todo el capital comprometido en la Empresa. Poco tiempo después de comenzadas las obras vió qne no podría cumplir con sus obligaciones. El Gobierno no podía incautarse hasta tres años después de empezada la construcción, pero la Compañía prefirió renunciar a sus derechos antes que exponerse a mayores peligros, que la suspensión de las obras hubiera agravado todavía. Se pensó, por consiguiente, en que era mejor modificar la concesión, pero la Cámara de Diputados fué al pronto de opinión distinta, y algunos solicitaron a todo trance que se mantuviesen las disposiciones primitivas. Sin embargo, la mayoría comprendió que no podía sacarse nada de esa actitud, y que, por el contrario, se agravaría la situación, y la convención fué modificada por ley de 9 de Agosto de 1847, prolongándose la concesión de cuarenta y uno a noventa y nueve años. Análogas medidas se tomaron para socorrer a otras Compañías.

Poco a poco fué renaciendo la calma en los espíritus, y los valores subieron considerablemente, siguiendo el mismo camino las acciones de ferrocarriles.

De los datos estadísticos que se incluyen en el apéndice se deduce que los productos líquidos, con relación a los gastos de primer establecimiento, habían sido del 12 por 100 en el ferrocarril de Orleáns, 9,05 en el de Rouen, 1,6 en el de Strasburgo y 7,75 en el Norte, y que en todas estas líneas, menos en la de Strasburgo, iban aumentando los productos.

Con estos datos y con los excelentes resultados que por la misma época daban los ferrocarriles ingleses, se comprende perfectamente que en Francia se alimentasen las mayores esperanzas sobre el futuro de sus ferrocarriles. El año 1848 parecía muy favorable para éstos. Había terminado la crisis de los cereales; se presentaba bien la cosecha de 1847; la crisis monetaria, que tanto había perjudicado a Francia e Inglaterra, quedaba ya muy reducida; volvía el dinero a los bancos; había bajado el tipo del descuento al 4 por 100 en París y en Londres, y en el discurso de apertura de las Cortes había dicho el Rey Luis Felipe, hablando de las obras públicas: «Cuento con vuestro concurso para llevar a buen término las grandes Obras Públicas, que extendiendo a todo el Reino la rapidez y la facilidad de comunicaciones, deben abrir nuevas fuentes de prosperidad. Al mismo tiempo que se continuarán afectando recursos suficientes para esta obra fecunda, velaremos todos con escrupulosa economía sobre el buen empleo de los ingresos públicos, y tengo confianza en que los productos cubrirán los gastos en el presupuesto ordinario del Estado que os va a ser presentado inmediatamente.»

Animada ante esta situación de conjunto, que parecía segura en lo referente a la política interior, había vuelto la especulación a jugar al alza con los valores de ferrocarriles, cuando de pronto estallaron los acontecimientos de Febrero. Nada puede dar una idea más exacta de la sacudida financiera producida por la revolución de 24 de Febrero que la consideración de que el 5 por 100 había bajado desde 116,15, el 23 de Febrero, a 50 francos, el 5 de Abril; y el 3 por 100, de 73,50 a 33 en las mismas fechas. En la Revolución de 1830, hecha con el concurso de todos los grandes banqueros de la época, la Bolsa de París estuvo cerrada un solo día, y al siguiente el 5 por 100 subió tres enteros, mientras en la de 1848, hecha especialmente contra los banqueros, la Bolsa estuvo cerrada dos semanas, y se abrió con la terrible baja que acaba de indicarse.

La especulación francesa y la inglesa fueron sorprendidas en plena posición al alza sobre todos los valores mobiliarios; este dato y la profunda repercusión que tuvieron los acontecimientos políticos de Francia sobre toda Europa, en la que iniciaron un período revolucionario, explican el pánico terrible que se apoderó de los capitalistas en todos los países. Los atentados producidos contra varias estaciones y puentes de los ferrocarriles acabaron de aterrar a los capitalistas franceses, quienes, al saber, además, las intenciones que se suponían al Gobierno provisional respecto a la renta y a las Compañías de ferrocarriles, acabaron de perder toda calma. y banqueros y capitalistas se lanzaron a vender sus valores a todo trance, y como la plaza estaba al alza y faltó la contra, las cotizaciones se hundieron sin la menor resistencia.

El 23 de Febrero habían cerrado: el 5 por 100, a 116,15 francos; el 3 por 100, a 73,30; las acciones de Orleáns, a 1.180; París-Rouen, a 838,75; Avignon-Marsella, a 531,25; y el Norte a 540. El 7 de Marzo, al abrirse de nuevo la Bolsa, el 5 por 100 cerró a 89; el 3 por 100, a 50,56; Orleáns, a 950; París-Rouen, a 550; Avignon-Marsella, a 250; y el Norte, a 370.

Esto no era, sin embargo, mas que el principio. Muy pronto se supo que varios grandes Bancos y muchas casas menos importantes habían suspendido sus pagos, que el Banco de Francia no podía hacer frente al cambio de sus billetes, y que, en un solo día, su encaje, ya reducido a 60 millones de francos, había perdido 11.800.000, que los accionistas de las Compañías se negaban en masa a seguir pagando sus acciones y, naturalmente, la baja se acentuó más.

El 20 de Marzo se anunció que varias Compañías, entre ellas la de Orleáns, que era, sin embargo, de las más prósperas, se encontraban imposibilitadas para cumplir sus compromisos, y que el Gobierno quería aprovecharse de esta circunstancia para apoderarse de los ferrocarriles con el pretexto de que las Compañías no podían terminar las obras. Finalmente, el 4 de Abril se firmó un decreto por el Gobierno provisional, en el cual, considerando que los ferrocarriles de París a Orleáns y del Centro no tenían capacidad suficiente para asegurar el servicio de trasportes, se disponía que el Estado se incautase de ellos y de todos sus productos para aplicarlos a las necesidades de dichas empresas.

Este decreto provocó las mayores quejas en la Bolsa y en el mundo de los negocios, y todas las Compañías convocaron asambleas extraordinarias para deliberar sobre la cuestión de la ocupación de todas las redes por el Estado, que el Gobierno quería efectivamente realizar, a pesar de todas las negativas oficiosas. El 12 de Abril, M. Garnier-Pages, miembro del Gobierno provisional y delegado en Hacienda, convocó a los representantes de las distintas Compañías para comunicarles oficialmente que el Estado tenía la intención de adquirir la propiedad de los ferrocarriles y explotarlos directamente. Según Garnier-Pages, esta medida obedecía a las tentativas que, para destruir vías y estaciones, se habían hecho durante la revolución, y a las huelgas producidas por el personal obrero, que habían imposibilitado a algunas Compañías para hacer el servicio, añadiendo el ministro que las líneas en construcción no se iban a terminar nunca, porque las circunstancias no permitirían a las sociedades adquirir en mucho tiempo los fondos necesarios para su terminación.

Reconocía M. Garnier-Pages que el problema era muy difícil, porque si las condiciones del rescate satisfacían a las Compañías, el pueblo protestaría diciendo que se sacrificaban sus intereses, y, por el contrario, si las condiciones satisfacían al pueblo, los accionistas se quejarían de que se les expoliaba.

El ministro creía que las bases para el rescate podrían establecerse sobre la cotización de las acciones en Bolsa el 15 de Febrero anterior, convirtiendo esas acciones en Deuda al 5 por 100, y terminaba declarando que deseaba oir las observaciones de los representantes de las Compañías, pero que creía que éstas tenían interés en entenderse con él sin esperar la reunión de la Asamblea constituyente, y estaba persuadido de que los accionistas obtendrían así condiciones más ventajosas.

Sin embargo, no pudo convencer a los delegados que, por conducto de MM. Bartholony (Orleáns), Denis-Benoist (Rouen), Laffitte (Havre), León Faucher (Strasburgo) y Jaime Rothchisild (Norte), respondieron que sentían mucho no poder seguir al Gobierno, pero que el camino que éste quería emprender les parecía perjudicial, a la vez, para los intereses del país y para el de los accionistas que ellos representaban, y M. Faucher llegó a añadir: «las locuras de la Monarquía son la causa del estado deplorable de los negocios: la República debe tener cuidado de no empeorarlos con una manifestación intempestiva».

No hubo, pues, inteligencia, y el Gobierno no se atrevió a tomar esa medida por decreto. Las elecciones tuvieron lugar a fines de Abril, y en los primeros días de Mayo el *Monitor* publicó un informe a la Asamblea constituyente sobre la situación económica y financiera de Francia, en el que se leía el siguiente párrafo, relativo a los ferrocarriles: «He aquí, ahora, ciudadanos, una cuestión más grave: la de los ferrocarriles. Hemos pensado, y pensamos aún, que la existencia de las Compañías financieras, conforme al principio del Gobierno monárquico, del Gobierno aristocrático, del Gobierno federal, es radicalmente incompatible con el principio de un Gobierno republicano, democrático y universitario. En una Memoria que he presentado al Gobierno provisional, están expuestas todas las principales razones que me parece que militan victoriosamente en favor de esta opinión. Ese informe, con el proyecto de decreto que le acompaña, será sometido el primer día a vuestro examen y a vuestra decisión..... Al mismo tiempo, se os expondrán los medios de ejecución que son sencillos y fáciles, puesto que, después de todo, se trata sencillamente de cambiar un valor y un producto por otro valor y otro producto».

El nuevo Gobierno republicano que, al cambiar el estado de cosas existente, había también de modificar la política ferroviaria, presentó, por medio del ministro de Hacienda, M. Duclerc, y en nombre de la comisión ejecutiva formada por MM. Arago, Garnier-Pages, Marie, Lamartine y Ledru-Rollin, el día 17 de Mayo de 1848, un proyecto de ley de rescate de todas las acciones de ferrocarriles, mediante indemnización.

Según la exposición de motivos, la institución de las Compañías financieras, profundamente impregnadas del espíritu aristocrático y tan difícilmente implantadas en Francia, no podía sobrevivir a la Monarquía. Bastaba fijarse en la composición de esas Compañías para comprobar que, al formarlas, el Gobierno de Luis Felipe había hecho una obra política, había querido concentrar entre las manos de algunos hombres abnegados, la direccion de toda la riqueza mobiliaria diponible en el país. Era un deber del nuevo régimen recuperar y guardar el depósito del poder público así alienado, y no dejar que se sustrajese a su acción el ejército de empleados y obreros de ferrocarriles, que se administrasen éstos por capitalistas extranjeros, y que no siguiese sosteniéndose la situación difícil que se había creado a los poderes públicos por la potencia que ante ellos se había levantado.

Las tarifas de ferrocarriles afectaban, además, muchísimo al comercio y a la industria, y era necesario que el derecho de regularlas perteneciese a una autoridad superior, necesariamente imparcial por su posición y por su deber. La producción y el consumo no debían quedar subordinados al capricho o al interés de sociedades revestidas de un monopolio aplastante. Las Compañías, que eran tan fuertes, no dejarían de conquistar un dominio inexpugnable y una existencia ilimitada, a pesar del carácter temporal de sus concesiones.

Por lo demás, el ministro creyó que debía también alegar, en favor de su proyecto, la situación crítica de la mayor parte de las compañías. No se trataba de un simple rescate, porque legalmente no se podía hacer antes de que terminasen las concesiones, sino que de lo que se trataba era de una expropiación y el Estado tenía siempre el derecho de recurrir a ella pagando el valor de las propiedades de que se incautaba. En cuanto a la indemnización, sería suficiente, puesto que se querían pagar los ferrocarriles conforme a la cotización media de las acciones en la Bolsa de París durante los

seis meses que habían precedido a la revolución del 24 de Febrero. Según los cálculos hechos, era próximamente un capital de 518.000.000 lo que había que adquirir, por los cuales se ofrecían 22.300.000 de Deuda al 5 por 100. El Estado, que debería además hacer frente a algunos otros compromisos, se cargaría, en definitiva, con una deuda de 624.000.000.

En el informe de la Comisión parlamentaria que dictaminó sobre el proyecto del Gobierno se estudiaron separadamente diferentes puntos. En primer lugar, se trató de la legalidad del rescate: ¿podía hacerse éste antes de que terminase el plazo asignado en las concesiones para que el Estado pudiese usar de esa facultad? La minoría de la comisión entendió que el poder público había enagenado el derecho de expropiación durante ese plazo. En cambio, la mayoría opinaba que el derecho de expropiación del Estado por causa de utilidad pública era absolutamente inalienable; el Estado lo tenía continuamente y no podía ni desprenderse de él ni suspender su ejercicio, de modo que cualquier disposición por la que temporalmente hubiese renunciado a él era por sí misma nula. A esta opinión pone Kaufmann el comentario de que, si fuese cierta, no se comprendería, porque entre las condiciones para la concesión se señalaba un plazo para que el Estado pudiese ejercer ese derecho. Admitido, por consiguiente, que cabía el rescate, sometido a ciertas condiciones contractuales, no había por qué ocuparse de la posibilidad de la expropiación.

El segundo punto examinado fué la utilidad del rescate. El resultado de las investigaciones hechas demostró que las Compañías de Orleáns a Burdeos, del Centro, de Tours a Nantes, de París a Strasburgo, que estaban en construcción, y las de Strasburgo a Basilea, Amiens a Boulogne, Montereau a Troyes, París a Saint Germain y París a Versalles, por la orilla derecha, que estaban en explotación, no experimentaban ninguna dificultad seria. Las compañías del Norte, París a Rouen, de Rouen al Havre, de París a Orleáns y de Avignon a Marsella, luchaban con dificultades reales, pero parecía que saldrían bien de las mismas en cuanto su crédito mejorase por la mejora general del mercado y por el fracaso del proyecto de rescate. Finalmente, la compañía de París a Lyon y la de Versalles, por la orilla izquierda, no parecía que pudiesen salir con bien de sus empresas si quedaban reducidas a sus propias fuerzas; y el Gobierno, por lo tanto, tendría que tomar una medida respecto a estas dos Compañías.

Desde el pundo de vista financiero de las compañías no se imponía, por lo tanto, la expropiación. Desde el punto de vista político, la Comisión de la Asamblea consideraba igualmente que los temores de la Comisión ejecutiva eran exagerados. Sin duda las compañías habían cometido abusos y habían buscado el apoyo de hombres políticos, que lo que habían de darles era una influencia ilegítima, en vez de luces y experiencias prácticas y especiales, pero el Gobierno republicano era lo bastante fuerte para prevenir esos abusos y reprimirlos si era necesario.

La tercera cuestión examinada se refería a las bases para la liquidación de la indemnización. Las compañías habían protestado unánimemente contra el principio indicado en el proyecto de ley; y sin discutir la cuestión, puesto que proponía que se rechazase el proyecto, creyó, sin embargo, la Comisión que debía dar como informes algunas cifras que explicasen la resistencia de las compañías. En 1847 el producto líquido del ferrocarril de París a Orleáns había sido de 69 francos por acción, y el proyecto no hubiera dado más que 50 francos a los poseedores de esos títulos. Las cifras correspondientes en la línea de París a Rouen eran de 59 y 39 francos.

En la Cámara volvió, naturalmente, a discutirse la cuestión de principio sobre ferrocarriles del Estado o ferrocarriles privados. M. Morin defendió a las compañías privadas que habían conseguido establecer ferrocarriles donde el Estado no habría podido hacerlo. No eran las compañías, de ningún modo, como se pretendía, instituciones aristocráticas, sino que, por el contrario, constituían una propiedad esencialmente democrática; pero si de todos modos quería expropiárselas, porque importaba muy poco que se llamase rescate o expropiación, lo justo era tratar con ellas como con cual-

quier individuo interesado en una expropiación y observar las reglas ordinarias para fijar la indemnización. Por lo demás, no se comprendía el fin de esa expropiación, puesto que no se obtendría una utilización mejor del capital de los ferrocarriles en poder del Estado que en el de las compañías; aquél administraría mas caro que éstas y, además, debía pensarse en el daño que esto haría al espíritu de asociación.

M. Galy-Calazal sostuvo la opinión contraria, esforzándose en demostrar el peligro que tendría el monopolio en tiempo de paz y, sobre todo, en tiempo de guerra. M. Cordier atacó, por su parte, el proyecto de ley como ilegal y ruinoso para el Tesoro. M. Mathieu lo defendió, por el contrario, en todos sus aspectos, y M. de Montalembert le respondió con un gran discurso, que causó profunda impresión en la Cámara. Era inadmisible, decía él, que se anulase arbitrariamente un pacto. ¿Dónde se iría a parar empleando semejantes procedimientos? Primero se rescatarían los ferrocarriles, después vendrían las minas, los bancos y, finalmente, todas las empresas industriales. Entonces se tendría el Estado social soñado... la verdadera democracia debía ser la emancipación del individuo y no el despotismo ejercido en nombre de las masas.

La refutación de M. Guerin, que pretendía que las compañías tenían, inevitablemente, por finalidad, aumentar sus beneficios, mientras el Estado buscaría unicamente utilizar las ventajas de las nuevas vías de comunicación en beneficio del desarrollo de la riqueza nacional, no consiguió borrar la impresión del discurso de Montalembert. La discusión se interrumpió a consecuencia de los sucesos de Junio y ya no volvió a reanudarse. Al cabo de algunas semanas, y contestando a una interpelación de M. Duclerc, el General Cavaignac, presidente del Comité, declaró, el 23 de Julio de 1848, que el Gobierno se había decidido a retirar la proposición.

Las revoluciones que se sucedieron durante los años 1848, 1849 y 1850 dificultaron el desarrollo de los ferrocarriles. Se paralizó la construción de muchas líneas y hasta se dejaron de explotar algunas ya abiertas al tráfico. Desde 1845 la cotización de las acciones de dos ferrocarriles había ya descendido por bajo de la par, y al año siguiente sucedió ya lo mismo a otros siete, es decir, a la mitad de los existentes. Esta tendencia se generalizó en los dos años siguientes y los valores bajaron de tal modo, que en 1848 se llegó a un mínimum de 40 por 100 por debajo del valor nominal en el ferrocarril del Norte, 44 en el de París Lyon, 45 en el de París Rouen, 71 en el de Avignon Marsella y 72 en el de Rouen Havre. El mismo mínimo se encuentra de 1849 a 1851. Las acciones del de Troyes a Montereau bajaron un 50 por 100 y se cotizaron en 1847 hasta al 20 por 100 próximamente, y las del ferrocarril del Loira oscilaban, no subiendo nunca más allá del 7,5 por 100 al 10 por 100 de su valor nominal.

La situación era muy difícil y grande el peligro de que quedasen a esas cotizaciones los valores y, sobre todo, de que se interrumpiesen las obras de construcción tan necesarias. El Gobierno, que ya se había incautado, como hemos visto, de los ferrocarriles de Orleáns y del Centro, hizo lo mismo el 30 de Octubre de 1848 con la línea de Burdeos a La Teste, el 21 de Noviembre con la de Marsella a Avignon, y el 29 de Diciembre con la de París a Sceaux. A otras líneas se les concedieron anticipos y para otras se prorrogó el plazo de concesión y se les eximió de ciertas obligaciones. Una ley de 17 de Agosto de 1848, aprobó la incautación por el Estado de la línea de París a Lyon, y otra, de 19 de Noviembre de 1849, concedió a la línea de Marsella a Avignon una garantía del 7 por 100 sobre el empréstito que la Compañía iba a hacer para pagar sus deudas y terminar sus obras, dedicando un 2 por 100 a la amortización del mismo, fijándose el procedimiento para el reembolso. Poco después, una ley de 6 de Agosto de 1850, fijaba en cincuenta años el plazo de la concesión de los ferrocarriles de Orleáns a Burdeos y de Tours a Nantes, que antes era de veintiocho y treinta y cuatro años, y hacía menos pesadas sus obligaciones.

La única concesión que se otorgó en tiempo de la segunda República, desde 1848 a 1851, fué

la de la línea de París a Rennes, ya terminada hasta Chartres. Esta concesión, otorgada por ley del 12 de Mayo de 1851, se hacía, encargándose el Estado, conforme a la ley de 1842, de construir la infraestructura, concediéndose a la Compañía una garantía de interés del 4 por 100 durante los cincuenta primeros años sobre el total de los gastos reales por la superestructura y el material móvil, hasta un máximum de 55.000.000. Las cantidades satisfechas por el Estado le serían reembolsadas con los excedentes de los productos en los ejercicios ulteriores y si fuese preciso con el valor del material al término de la concesión. Además, se estipulaba en el pliego de condiciones el reparto de los beneficios cuando estos excediesen del 8 por 100. Una ley de 1.° de Diciembre de 1851, adjudicó la concesión de la línea de Lyon a Avignon.

Durante los cuatro años de 1848 a 1851, la longitud total de ferrocarriles concedidos, había bajado de 4.133 a 3.995 kilómetros: 383 eran explotados provisionalmente por el Estado y 566 declarados de utilidad pública. Añadiendo a éstos 905 kilómetros de líneas simplemente incluídas en el plan, la longitud de kilómetros en explotación, en construcción, concedidos y estudiados era de 5.949. Durante esos mismos años, se abrieron a la explotación 372 kilómetros en 1848, 639 en 1849, 151 en 1850 y 544 en 1851, elevándose los ferrocarriles en explotación de 1.921 a 3.627 kilómetros. De toda la red, el Estado explotaba las líneas de París a Chartres, de París a Tonnerre, y de Dijón a Chalons, con un total de de 383 kilómetros. El resto de la red se repartía entre 27 compañías y la situación no tenía nada de satisfactoria si se comparaba con la de otras naciones.

El sistema de ferrocarriles de Estado que por un momento parecía imponerse en Francia, había cedido de nuevo ante el sistema de la explotación privada; por otra parte, se había abandonado la idea de considerar una concesión de ferrocarriles como un negocio del que debía sacar el Estado las ventajas posibles. Las dificultades que desde el primer momento habían encontrado las nuevas empresas, que casi todas habían nacido viables, habían hecho notar claramente el carácter particular de los negocios de ferrocarriles, y al mismo tiempo la necesidad de encontrar un sistema que dejando a salvo los intereses generales del público y los derechos del Estado, diese, sin embargo, a las empresas la posibilidad de asegurar su existencia y de realizar un beneficio legítimo.

Durante este período se dictaron también algunas leyes sobre la organización de la vigilancia y la intervención administrativa en los ferrocarriles, de las que no nos ocupamos porque no tienen interés para el objeto de este trabajo.

La investigación sobre las tarifas a que antes se hizo referencia, había sido provocada por la prolongación de las concesiones, que era el medio favorito por el que el Estado auxiliaba a las Compañías. Se había discutido repetidas veces en las Cámaras sobre la oportunidad de esa medida, especialmente a propósito del proyecto de ley sobre las líneas de Tours a Nantes y de Orleans a Burdeos. Cuando se quiso conceder el mismo beneficio a la Compañía del Norte, el Consejo de Estado recibió una porción de reclamaciones de las Cámaras de Comercio, de los Ayuntamientos y de otros interesados acerca de la aplicación de las tarifas. La Comisión, presidida por M. Vivienne, que debía preparar la discusión del proyecto de ley, creyó que debía hacer una información sobre la materia, y las principales cuestiones sobre las que versó fueron las siguientes:

1.ª Aplicación de tarifas diferenciales relativas a la distancia. Esta cuestión, que ya se había tratado al concederse la línea Avignon-Marsella resolviéndose por la afirmativa, volvió ahora a ser resuelta en el mismo sentido por la Comisión, que entendió que las Compañías debían estar autorizadas a proceder conforme a las exigencias del tráfico, y que muchas mercancías no podrían ser transportadas si no se admitían los precios decrecientes con la distancia.

2.ª Aplicación de las tarifas diferenciales relativas a las cantidades transportadas, a la situación especial de los remitentes o a otras condiciones en virtud de convenios especiales. Muchos industriales combatían estas tarifas, porque, según ellos, las Compañías explotadoras del monopolio no

podían aprovecharse de un sistema propio de la competencia. Puesto que realizaban un verdadero servicio público, debían emplear procedimientos más paternales y menos egoístas que los de una empresa, fundada solamente para especulaciones individuales, y por lo tanto se les debía prohibir la desigualdad de trato, que era fatal para los pequeños comerciantes. La Comisión creyó que bastaba atenerse a las prescripciones contenidas en los pliegos de condiciones para restringir las tarifas excepcionales, puesto que se disponía que todas las diferencias que se quisiesen introducir en las tarifas, deberían notificarse a la Administración y que ésta se cuidaría de que la tarifa de favor fuese obligatoria para todos los remitentes.

3.ª Aplicación de las tarifas diferenciales a los ramales sobre una línea común. La Comisión entendió que deberían fijarse las tarifas de tal modo que una de las líneas que enlazan no pudiese efectuar el transporte por la sección común en mejores condiciones que la otra.

4.ª Efectos de la rebaja de las tarifas respecto a los canales y a la navegación interior. Ante la Comisión investigadora declararon la mayor parte de los concesionarios de canales y empresarios de transportes por agua, con rara lealtad, que no tenían nada que temer de la concurrencia de los ferrocarriles. Incluso estaban dispuestos a reconocer que el desarrollo de la industria provocado por las reducciones de tarifas podría en ciertos casos aumentar el tráfico de las vías navegables.

5.ª, 6.ª y 7.ª Efectos de la rebaja de tarifas sobre las mensajerías y el carreteo. Los empresarios de mensajerías y de carreteo tampoco se quejaron de la competencia que les hacían los ferrocarriles. Evidentemente el transporte por carros a larga distancia sufría con esta competencia, pero la industria del carreteo en sí misma salía ganando por el transporte de grandes masas de mercancías a los ferrocarriles y estaba en plena prosperidad.

8.ª Derecho de aprobación por el Gobierno. Esta fué la primera vez que se presentó un conflicto sobre la extensión de ese derecho. Los representantes de las Compañías afirmaban que el derecho del Gobierno se limitaba a comprobar si las tarifas eran inferiores a los máximos determinados en las concesiones, pero que comprobado esto no podían rehusar su aprobación. La excesiva ingerencia del Gobierno en esta materia debía perjudicar al público, al que las Compañías estaban dispuestas a favorecer todo lo posible; pero si el Gobierno exigía que se mantuviesen los precios reducidos que se ensayaban, muchas veces las Compañías vacilarían y retrocederían antes de ensayar algunas rebajas útiles a los remitentes. Los representantes del Comercio y de la Industria y especialmente el presidente de la Cámara de Comercio de París eran de otra opinión, y pedían al Gobierno que interpretase lo más ampliamente posible su derecho de aprobación, entendiendo que su intervención no debía limitarse a llevar un simple registro y que su papel debiera ser más amplio y más elevado.

Formación de las grandes redes

El segundo Imperio, establecido en 1852, favoreció la reunión en unos cuantos grandes grupos de las pequeñas Compañías que subdividían a Francia en materia de ferrocarriles en una porción de empresas minúsculas. El interés público exigía imperiosamente esta fusión, que dió, como veremos, muy buenos resultados, no sólo para los accionistas de las distintas empresas que por su aislamiento estaban condenadas a desaparecer, sino para el tráfico general sobre todo, y, por lo tanto, para los intereses de todo el país.

Los 3.627 kilómetros que había en explotación el 31 de diciembre de 1851 estaban repartidos entre 18 pequeñas Compañías que todas esperaban su unión con las grandes líneas que servían regiones industriales bien delimitadas. Todas ellas estaban situadas fuera de la zona de las grandes líneas que se dirigían a las fronteras, y por consiguiente no era fácil reunirlas.

La constitución de esas líneas se había efectuado trozo por trozo y su terminación se había con-

fiado a un número considerable de sociedades extrañas las unas a las otras y sin tener entre sí más relaciones que las que exigían el transporte de las mercancías y el tráfico ordinario de un punto cualquiera de Francia a otro. Los inconvenientes de esta subdivisión se vieron muy pronto. Los gastos de explotación, menores en las líneas importantes y de gran tráfico, se elevaban en las de tráfico pequeño a proporciones muchas veces ruinosas, los precios de transporte y las tarifas máximas no ofrecían ninguna homogeneidad, el servicio se hacía mal sin unidad ni regla, y los trasbordos continuos de viajeros y de mercancías perjudicaban el desarrollo de las transacciones y aumentaban considerablemente los gastos de administración que ya eran excesivos con relación a los productos.

Desde 1848 la situación de las grandes Compañías había mejorado considerablemente, como lo demuestran las siguientes cifras:

Ingresos brutos (descontados los impuestos).

AÑOS	Longitud media explotada.	Trenes rápidos.	Trenes ordinarios.	Varios.	TOTAL	Producto Kilométrico.
	Kilómetros.	*Francos.*	*Francos.*	*Francos.*	*Francos.*	*Francos.*
1849........	2.467	44.539.278	28.002.484	2.633.250	75.175.112	30.472
1850........	2.915	57.854.911	34.442.327	3.320.930	95.618.168	32.802
1851........	3.248	63.982.507	38.997.134	3.164.397	106.144.038	32.680

En el mismo período los productos percibidos por las Compañías importantes eran los siguientes:

	1849	1850	1851
	Francos.	*Francos.*	*Francos.*
Norte	19.326.479	23.694.894	26.332.037
París-Orleans..................	10.128.613	9.960.448	10.440.207
Central........................	3.318.954	3.761.443	4.169.173
Orleans-Burdeos	3.906.017	4.032.628	4.981.915
Tours-Nantes...................	971.484	1.633.295	2.286 922
París-Strasburgo...............	1.320.962	5.725.730	7.738.106
Avignon-Marsella	2.831.018	3.380.214	5.636 194
París- Lyón....................	En construccion.	7.903.101	12.410.094
París-Saint-Germain............	1.671.328	1.970.328	2.190.842

El ferrocarril de Orleans podía con estos ingresos pagar un dividendo líquido de 12,8 por 100 a su capital acciones. El Norte el 8 por 100, Saint-Germain el 7,3. El ferrocarril del Centro 6,3, siendo inferior a 5 los de las otras Compañías. Estos resultados eran más notables porque en todas esas Compañías los gastos habían excedido al presupuesto en un 25 a 50 por 100. El coste kilométrico de algunos de esos ferrocarriles era el siguiente: Ferrocarril de Versalles, orilla derecha, 1.234.000 francos; Saint-Germain, 847.000, Sceaux, 545.440; Rouen-Havre, 529.316; Versalles, orilla izquierda, 500.000; París-Rouen, 496.350; París-Orleans, 466.160; Strasburgo-Basilea, 321.780, y Norte, 313.400.

Con esos gastos de establecimiento tan elevados se necesitaba un promedio de 35 a 40.000 francos por kilómetro para poder dar a las acciones un interés del 5 por 100, concediendo de un 45 a un 62 por 100 de los productos brutos para gastos de explotación. Esos productos fueron de 96.000 francos en Saint-Germain, 80.000 en Orleans y 63.500 en Rouen.

Si esas líneas podían vivir y pagar dividendos más o menos elevados, otras vivían con grandes dificultades, porque mal establecidas económicamente, apenas podían cubrir sus gastos de explotación relativamente considerables. Continuamente solicitaban el socorro del Estado, y de este modo el desarrollo de los ferrocarriles tenía forzosamente que detenerse y la Hacienda sufría las consecuencias, porque ya nadie quería encargarse de los ferrocarriles si no era con una gran subvención del

Estado. El resultado de todo ello fué que Francia volvió a quedar muy rezagada respecto a otras naciones.

Con el Imperio cambiaron profundamente estas circunstancias. No es preciso decir que no hemos de entrar a hacer ninguna especie de crítica ni de la política general, ni de la política económica del segundo Imperio, tema extraordinariamente delicado por muchos conceptos del que es preciso huir en esta Obra. Lo que sí puede afirmarse porque se trata de un hecho comprobado por la estadística, es que en esa época los negocios se desarrollaron mucho en Francia, y en materia de ferrocarriles se produjo un movimiento muy activo y favorable a su extensión y desarrollo, y para nuestro objeto basta con la afirmación de ese hecho, cualquiera que sea la interpretación que se le dé y los motivos que se le atribuyan.

Tratando de este punto, dice Kaufmann: «No es éste lugar de tratar la cuestión política, pero es lo cierto que durante el segundo Imperio la paz y la seguridad que supo establecer desde el principio hicieron prosperar el comercio y la industria y que se abrió una era muy propicia especialmente para los ferrocarriles. Los capitales, que se habían ocultado cuidadosamente durante las agitaciones y las turbulencias de la segunda República, reaparecieron. El público miró el porvenir con más confianza y se mostró más dispuesto a colocar sus fondos en valores de ferrocarriles. Al lado de las razones económicas el Gobierno tenía todavía más razones políticas para favorecer la construcción y el desarrollo de la red, y habiendo perdido las Cámaras su influencia y su poder, el jefe del Estado podía realizar sus proyectos sin obstáculo.

»Las dificultades que había opuesto otras veces el Parlamento con relación a los ferrocarriles habían tenido una doble causa psicológica. Por una parte, cada diputado quería que su distrito resultase lo más favorecido posible, y por otra la envidia, la desconfianza, por no decir el odio, desempeñaban su papel frente a las Empresas en formación y detenían la marcha progresiva de la construcción de las líneas, de la que se hubieran aprovechado en primer lugar las grandes Compañías. He aquí por qué la Cámara había intentado siempre imponer a los empresarios las condiciones más gravosas para retrasar sus obras.

»Desde que el Gobierno imperial se sintió consolidado se opuso a estas maniobras. Poderosamente armado con un nuevo artículo de la Constitución, estaba en efecto autorizado para hacer aprobar sencillamente por decreto en Consejo de Estado las obras públicas que no reclamasen ningún concurso financiero del Tesoro.

»Uno de los íntimos del Emperador, el conde, más tarde duque de Morny, ejerció en esta época una influencia preponderante en todos los reglamentos de cuestiones económicas y financieras: era un hombre de negocios, que se aprovechaba de su poder para servir sus intereses particulares y también para ayudar a *algunas existencias,* más o menos problemáticas.»

Las medidas más importantes del Gobierno de Napoleón en favor de los ferrocarriles, tuvieron ante todo por objeto:

1.° La prolongación regular de las concesiones por un plazo de noventa y nueve años para ofrecer a los concesionarios la posibilidad de dar a sus empresas todo el desarrollo conveniente.

2.° La creación de un sistema uniforme que permitiese dar una garantía de interés a las Compañías cuyo crédito era incierto. Era tanto más urgente el fijar por una ley las condiciones para este objeto, cuanto que los arreglos que hasta entonces se habían celebrado con las diferentes Compañías habían dado lugar a grandes dificultades.

3.° La disminución de los gastos de construcción y de explotación, lo que se conseguía creando grandes redes, que al mismo tiempo compensarían el déficit de las líneas poco productivas por los beneficios de las que lo eran mucho. Para obtener este resultado era preciso que se formasen grandes Compañías, que por una parte pudiesen desarrollar metódicamente el tráfico interior de los

ferrocarriles y por otra entrar en relaciones con las grandes Compañías extranjeras; imponiéndoseles la obligación de construir en sus regiones incluso aquellas líneas que fuesen improductivas y de explotarlas por su cuenta y riesgo.

Veamos ahora cómo se fueron constituyendo esas grandes redes y las Compañías que las explotaron.

El ferrocarril del Norte estaba destinado a servir de intermediario en el tráfico internacional con Inglaterra y el Norte de Europa. Sus líneas atraviesan la cuenca hullera más rica de Francia, cerca de Valenciennes, y enlazan París con los puertos de Boulogne, Calais, Dunkerque, y también con Gante y Amberes. Para formar esta red hubo que agrupar tres líneas diferentes:

1.ª La de París a la frontera belga por Lille y Valenciennes, con ramales a Calais y Dunkerque.

2.ª La de Creil a San Quintín, y

3.ª La de Amiens a Boulogne.

Las dos últimas líneas que no son, en realidad, más que ramales de la primera, habían sido concedidas a un mismo grupo de capitalistas, pero con distintas condiciones, por lo cual se habían formado tres Compañías distintas de explotación cuya fusión parecía indicadísima. Desde 1847, la línea de Creil a San Quintín estaba explotada por la Compañía del Norte por la fusión de su Compañía explotadora.

En 1852 se solicitó también la aprobación del Gobierno para la incorporación de la línea de Amiens a Boulogne, ofreciendo los concesionarios, si se les otorgaba, que agregarían algunas otras secciones de bastante importancia. También se pidió al Gobierno que la concesión París-Lila, que era por treinta y ocho años, y la de Creil-San Quintín, por veinticinco, se igualasen a la de Amiens-Boulogne, elevándolas a noventa y nueve años. En cambio de esto, las Compañías se comprometían a prolongar la línea de Creil a San Quintín hasta Erquelines, y como Bélgica estaba dispuesta a construir la pequeña línea de Namur a Erquelines, se creaba la línea más corta para ir de París a Colonia ahorrándose 100 kilómetros respecto a la que iba por Bruselas. Debían construirse, además, las líneas Le Cateau-Busigny a Somain y la de Noyelles a Saint-Valery, y después, la de La Fère-Tergnier a Laon y Reims, de donde partía una línea a Epernay, ramal de la línea de París a Strasburgo, que se convirtió en red del Este, de modo que Reims fué la primera estación común a dos líneas.

La Compañía del Norte, como empezó ya a llamársela desde esta época, quería emprender la construcción de nuevas líneas, había de gastar en ellas 69.000.000, sin subvención y por su cuenta y riesgo, y en cambio, solicitaba que se prorrogase la concesión a noventa y nueve años para poder rebajar su prima de amortización. El convenio contenía una cláusula de interés, y era que el derecho de rescate por el Estado no se podría ejercer hasta quince años después de la terminación de las nuevas líneas y habría de ejercitarse sobre la totalidad de la red. Este contrato se aprobó por decreto de 19 de Febrero de 1852.

En 1853 se concedió la línea de Saint-Denís a Chantilly. Un decreto de 20 de Junio de 1857 concedió, a título definitivo, las líneas de París a Soissons-Boulogne a Calais con ramal a Marquise, Arras a Hazebruck, Amiens a Tergnier, Chantilly a Senlis,Pontoise a Saint-Ouen-l'Aumone, Ermont a Argenteuil, y dos tercios de la línea de Amiens a Rouen, de la que el otro tercio era del Oeste. Estas a título definitivo, y a título provisional las de Soissons a Laon-Vervins-Hirson y la frontera belga, la de Aulnoye-Anor-Senlis-Crepí-en-Valois, y una prolongación de la línea de Creil a Beauvais por Pontoise. En este mismo año se incorporaron al Norte la línea de Villers-Cotterets a Port-Aux-Perches, cediéndose la sección de Laon a Reims a la Compañía de las Ardennes, a cambio de la línea de Creil a Beauvais. En fin de 1858, la longitud concedida a la red del Norte, era de 1561 kilómetros.

Constituída la red del Norte, el Gobierno se preocupó de las regiones del Este. La línea de París a Strasburgo estaba concedida hacía tiempo y terminada hasta Nancy. La construcción de otras líneas hasta Metz y la frontera de Prusia, debía estar terminada el 15 de Agosto de 1852. La nueva Compañía, después de la fusión, debía prolongar la línea de Metz, por Thionville, hasta la frontera y pagar 10.000.000 para la construcción de la línea Blesme-Gray y encargarse de su explotación. Sucesivamente, la Compañía del Este obtuvo una nueva línea directa de París a Basilea que terminó en 1858, con ramales de Nancy a Gray y de Gray a Saint-Dizier, que terminó de 1857 a 1863. Después, la línea de París a Vicennes, y finalmente, un enlace con el ferrocarril de París a Lyon por medio de la Sección Montereau-Troyes. Además, se le anexionaron las líneas de Basilea a Strasburgo, en 1854; de Mulhouse a Thann, en 1858, y de Strasburgo a Wissemburgo y a Saarbrück. De este modo se enlazaba la red con las líneas de Alemania por el Rhin y en la dirección de Maguncia y Stuttgart-Munich y Viena. A fines de 1858, la longitud total de la red concedida a la Compañía del Este, era de 1.850 kilómetros.

La primera idea de fusión, entre las líneas de esta red, data de 1848, pero la crisis política no permitió que se ejecutase este proyecto. Después de diferentes tanteos se llegó por fin a la fusión definitiva en 20 de Abril de 1854. Esta red. de grandísima importancia estratégica, sirve todo el país situado al Este de la línea de París a Dijon, región tan industrial como agrícola y cruzada por las líneas que iban a Suiza por Belfort, hacia Alemania por Nancy, y hacia Bélgica por Sedan.

La red París-Lyon-Mediterráneo es la mayor de todas las francesas y recorre todo el Sud-Este de la Nación, atravesando centros industriales muy ricos. En su mayor longitud sigue el Valle del Ródano y por sus líneas van al interior de Francia las mercancías procedentes de Alemania, Suiza e Italia. Su red sirve todos los puertos del Mediterráneo.

Ya se ha visto que en las épocas difíciles de construcción de ferrocarriles, el Estado había tenido que encargarse de la construcción directa de la línea de París a Lyon. En 1852, al renacer la prosperidad, una Compañía se manifestó dispuesta a aceptar la concesión. Esta Compañía debía pagar al Estado 114.000.000 como reembolso de las obras ejecutadas, y en cambio, el Estado garantizaba durante cincuenta años el interés al 4 por 100 de un capital de 200.000.000 que comprendía los 114.000.000 gastados por el Estado y los necesarios para la terminación de ias líneas. Para el cálculo de la garantía se excluía de los gastos anuales de conservación y explotación el interés y la amortización de los empréstitos que la Compañía tuviese que hacer en caso de no bastarle los 200.000.000. Además, se estipuló que los pagos hechos eventualmente por el Estado en forma de garantía de interés, se considerarían como anticipos, cláusula que desde entonces se repitió en todos los pliegos de condiciones.

Si el Estado pagaba a título de garantía la totalidad o una parte de una anualidad de intereses, sería reembolsado a cuenta de los beneficios líquidos de la empresa que excediesen del 4 por 100 garantizado, fuese cualquiera la época en que ese exceso se produjera y antes de que se hubiere deducido ningún dividendo a beneficio de la Compañía. Al término de la concesión, si el Estado fuese acreedor de la Compañía, la totalidad de su crédito se compensaba con la suma debida a la Compañía por la ocupación del material, hasta donde esta suma alcanzase. Al cabo de quince años a contar desde la época señalada para la terminación de las obras, si el producto líquido de la explotación excediese del 8 por 100 del capital empleado por la Compañía, la mitad del exceso se atribuía al Estado.

La duración de la concesión era de noventa y nueve años. Se convino también que si el Estado concedía la prolongación del ferrocarril del Centro hasta Roanne, la comunicación por esta línea entre París y Givors no podría acabarse antes de que estuviese terminado el ferrocarril de París a Lyon y su unión con el de Lyon a Avignon, cláusula que tenía por objeto no comprometer el trá-

fico de la línea principal por la apertura anticipada de la segunda línea de París a Lyon, llamada del Bourbonnais.

Con objeto de asegurar la independencia y la neutralidad del ferrocarril de París a Lyon, respecto a las otras líneas, para las que podría ser un competidor natural, o el término o la prolongación de las mismas, y para preservar, por lo tanto, al público del peligro de un monopolio, se convino que la administración del ferrocarril seguiría siendo independiente de la de cualquier otro anteriormente concedido, y que el Consejo de Administración no podría comprender, ni los presidentes ni más de dos miembros de cada uno de los Consejos de las otras líneas concedidas.

Como era evidente que una línea independiente de Dijon a Besançon no habría podido vivir por sus propios medios, el ferrocarril de Lyon se encargó eventualmente de explotar esta línea para cuya construcción se habían hecho inútilmente ensayos desde 1846. Esa línea quedó definitivamente incorporada a la red de Lyon el 20 de Abril de 1854.

La otra mitad de la línea París-Lyon-Mediterráneo, constituyó por el pronto la red del Sud-Este, según la ley de 8 de Julio de 1852. Esta red disfrutaba de una concesión por noventa y nueve años y había absorbido los siguientes ferrocarriles: Lyon a Avogignon, con 230 kilómetros; Avignon a Marsella, con 125; Alais a Beaucaire, con 74; Alais a La Grand'Combe, con 19; Montpellier a Cette, con 28; Montpellier a Nimes, con 52; Rognac a Aix, con 24; y Marsella a Tolon, con 65; o sea, en total, 617 kilómetros.

La reunión definitiva de la red de Lyon con la del Sud-Este, creó en 1857 la Compañía actual de París a Lyon y al Mediterráneo, después que las Compañías de París a Lyon y de París a Orleans sustituyeron el 31 de Enero de 1855 a la efímera Sociedad llamada del Gran Central, cuya concesión era de 21 de Abril de 1853 para la explotación común de una línea que se dirigía a Lyon por Nevers, Moulins, Roanne, Saint-Etienne y Givors.

En esta época aparecieron tal cantidad de proyectos que es muy difícil distinguir los que eran posibles de los que eran irrealizables. Comenzó entonces una era de manejos financieros y de agiotaje sobre los valores de ferrocarriles y la reacción natural produjo una crisis. El ferrocarril Grand Central fué una de esas empresas que se citaron como especulaciones escandalosas; entre los accionistas de este ferrocarril que no llegaba ni a París ni al mar, ni a las fronteras, se citaban altas personalidades. Su tráfico probable era, pues, muy inseguro, y además, se preveían grandes dificultades para la construcción de una línea que debía atravesar comarcas muy accidentadas. El mercado financiero tuvo que renunciar muy pronto a sostener ese ferrocarril y la Compañía hubo de liquidar, repartiéndose sus líneas las dos vecinas París-Lyon y París-Orleans.

París-Lyon se había convertido ya en París-Lyon-Mediterráneo por su reunión con la Compañía Lyon-Avignon-Marsella y con la red del Sud-Este. Las acciones de esas líneas después de un reparto proporcional exacto, se habían canjeado por 577.500 acciones de la nueva Compañía cuya red se extendía entonces en el papel, y más tarde ya de hecho, hacia Limoges, Agen, Perigueux, Moulins, Clermont, Le Puy y Saint-Etienne.

El reparto de las líneas del Grand Central entre las otras dos redes fué aprobado por decisión ministerial el 11 de Abril de 1857. Después de la concesión de una nueva línea Ginebra-Gap-Niza, la red P. L. M. llegó a alcanzar una extensión de 4.010 kilómetros, de los que 427 eran a título definitivo y 776 a título eventual; 987 kilómetros pertenecían a la antigua red de Lyon y 617 a la del Mediterráneo. Los 1.203 kilómetros concedidos en último término, lo habían sido sin garantía de interés ni subvención de ninguna especie. Las garantías de interés de las antiguas concesiones se mantenían y las subvenciones concedidas por el Estado a la red del Grand Central, así como a las líneas de los convenios anteriores, debían convertirse en obligaciones negociables, reembolsables en treinta años.

La red de Orleans, que, como hemos visto, absorbió en 1857 una parte de las líneas del Grand Central, se constituyó con arreglo a los decretos de 27 de Marzo y 27 de Septiembre de 1852 por la fusión de las Compañías París-Orleans, Orleans-Burdeos, Tours-Nantes, con sus ramales de Poitiers a la Rochela y Rochefort, de Vierzon por Bourges al Valle del Allier por una parte y a Limoges por otra. Varias concesiones pequeñas redondearon la red propiamente dicha Algunas otras líneas como la de Chateauroux a Limoges, y Bec-d'Allier a Clermont, habían sido construídas por el Gobierno en virtud de la ley de 24 de Junio de 1844, esperándose entonces que la gran Compañía nueva que estaba en formación reembolsaría parte de estos gastos.

En la red de Orleans el Estado concedía una garantía de interés del 4 por 100, con una duración de cincuenta años y se reservaba el derecho de rescatar el ferrocarril quince años después de la terminación de la red en las condiciones previstas en el pliego de condiciones. La Compañía tenía la obligación de ofrecer al Estado una serie de ventajas, como por ejemplo el transporte de tropas con tarifa reducida.

Dos nuevas líneas se incorporaron al año siguiente: la de Nantes a Saint-Nazaire y la de Tours al Mans; esta última enlazaba Burdeos con Normandía y la Mancha, y la otra constituía una línea rápida hacia la desembocadura del Loira. La red, así aumentada, tomó el nombre de «Ferrocarril de Orleans y prolongaciones»; pero se le conoce solamente con el nombre de «Ferrocarril de Orleans».

Esta red comprendida entre Vierzon y Montluçon Limoges, y la Roche-Sur-Yon, Albi, Niort y Brive, tenía un total de 3.760 kilómetros, de los que 1.745 procedían de la antigua red y 933 del Grand Central: 502 kilómetros eran concesiones nuevas a título definitivo y 580 a título eventual.

Cuando se presentó en 1857 la proposición de ley relativa a la cesión del Grand Central a las Compañías de Orleans y de París-Lyon-Mediterráneo, la Comisión estudió la cuestión de si sería prudente poner en manos de dos Compañías poderosas todas las vías de comunicación construídas y por construir en casi dos terceras partes de Francia, pero creyó que la acción del Gobierno sería siempre lo bastante fuerte para evitar las consecuencias de ese monopolio, y que se podría estar tranquilo gracias a las muchas modificaciones introducidas en los pliegos de condiciones, aparte de que el único modo de que se construyesen pronto las nuevas líneas, necesariamente poco productivas, era confiarlas a las mismas Compañías para que compensasen sus insuficiencias con los incrementos de valor de las otras líneas; por esta razón la Comisión creyó que debía aprobar la modificación introducida por el Gobierno en la duración de las concesiones.

En la cuestión de tarifas algunas concesiones de favores hechas a determinadas industrias habían suscitado temores, pero la Comisión no se preocupó, considerando que toda modificación de tarifas debía ser previamente aceptada por el Gobierno y que el Ministro tenía la firme intención de no conceder más que autorizaciones provisionales, susceptibles de ser inmediatamente retiradas. Después de una discusión muy viva sobre este particular se votó por fin la Ley en 19 de Junio de 1857.

La red del Oeste se formó por la ley de 2 de Mayo de 1857 y por el decreto de 17 de Junio del mismo año. Sus líneas, que enlazan París con Bretaña y Normandía, sirven los puertos de Brets, Saint-Malo, Cherburgo, El Havre y Dieppe. La red se formó anexionándose las Compañías de París a Saint-Germain, Argenteuil y Auteuil de 30 kilómetros, París a Rouen de 137, Rouen al Havre de 92, Dieppe al Havre de 65, París a Rennes y el Mans a Mezidon de 512, París a Caen y Cherburgo de 317, con un total de 1.153 kilómetros, a los que más tarde se añadieron próximamente otros 800.

Aunque el Estado hubiese concedido 90.000.000 de subvención a las Compañías que por fusión formaban la del Oeste, existían todavía en esa región grandes espacios desprovistos de ferrocarriles. El deseo de complacer a las poblaciones fué lo que movió al Gobierno a aprobar la fusión, esperando que la nueva Compañía emprendería la construcción de las líneas pequeñas incluso las poco productivas y que el Estado se economizaría así de 30 a 40.000.000, evitándose la necesidad de construir

por sí mismo la infraestructura conforme a la ley de 1842. Este cálculo resultó, sin embargo, inexacto porque el Estado tuvo que aportar 28.000.000 para las líneas de Rennes a Redon y Saint-Malo.

El capital acciones de la Compañía del Oeste era de 150.000.000, las obligaciones emitidas representaban un capital de 203.000.000 y las nuevas concesiones exigían un gasto suplementario de 161.000.000. Por tanto, el Gobierno tuvo que garantizar a las obligaciones un interés del 4 por 100 por una cantidad de 359.000.000 y a los accionistas un dividendo mínimo de 3 y medio por 100, reservándose él en cambio la mitad de los beneficios que pudiesen exceder del 8 por 100. La historia de esta Compañía, que reviste particular interés por las razones que se indicarán más adelante, ha sido muy difícil, viéndosela constantemente obligada a recurrir a la garantía, debido en gran parte a que en lo sucesivo se le impusieron cargas muy pesadas.

En el Mediodía de Francia existían ya diferentes líneas cuando en 1856 el Gobierno presentó un proyecto de ley para la creación de la red del Mediodía. Según la exposición de motivos, en 76 de los departamentos de Francia había un promedio de 150 kilómetros por departamento, mientras que al Sur de la línea de Burdeos a Cette no había absolutamente ninguno. El promedio de ferrocarriles en Francia con relación al número de habitantes era de 320 kilómetros por millón de habitantes y solamente los cuatro departamentos del Gers, Altos Pirineos, Bajos Pirineos y del Ariège y sus cantones vecinos estaban desprovistos de ferrocarriles y canales, aunque se tratase de regiones fértiles y ricas en las que se encontraban además establecimientos balnearios de primer orden. Ante la insistencia de los departamentos, el Gobierno propuso la construcción de una línea de Tolosa a Bayona por Tarbes y Pau con numerosos ramales y además decidió que se estudiase un ferrocarril que había de enlazar estas líneas con la de París a Burdeos estableciendo así relaciones con el Oeste. También figuraba en el proyecto la construción de un ramal de Tarbes a la línea de París a Agen por Aux, sumando en total todas esas líneas 652 kilómetros.

La ley de concesión lleva la fecha de 21 de Julio de 1856 y en ella se autorizaba al Gobierno para pagar un suplemento de 26.000.000 y para garantizar el interés de un capital de 112.000.000; además se estipulaba el reparto de beneficios cuando excediesen del 8 por 100. La concesión fué otorgada en 1.° de Agosto de 1857 a la Compañía de Burdeos a Cette, que ya lo era por ley de 8 de Julio de 1852 de la línea de Burdeos a Bayona e Irún. Así se creó la Compañía del Mediodía, que entre las seis grandes Compañías francesas es la única que no llega a París, enlazando exclusivamente con las redes de Orleans y Lyon. Su línea principal es la de Burdeos a Cette por Tolosa, constituyendo las de Perpignán y Bayona, los enlaces de las redes francesas con las españolas.

Había, pues, en 1858 seis grandes redes, aparte de cinco más pequeñas, a las que se añadieron más tarde algunas otras. Uniformada la duración de las concesiones en noventa y nueve años debían expirar las de cada una en las fechas siguientes:

Norte el 31 de Diciembre de 1950.
Este el 26 de Noviembre de 1954.
P. L. M. el 31 de Diciembre de 1958.
Orleans el 31 de Diciembre de 1956.
Oeste el 31 de Diciembre de 1956.
Mediodía el 31 de Diciembre de 1960.

Estas seis grandes redes estaban muy lejos de haberse terminado, pero podían ya prestar grandes servicios y el Estado las podía utilizar con éxito.

La nueva organización respondía, pues, a las tres condiciones siguientes:

1.ª Fusión de las líneas pequeñas.

2.ª Prolongación del plazo de la concesión.

3.ª Garantía concedida por el Estado que tenía como prenda el valor del material móvil de las Compañías.

A continuación damos algunos datos sobre los resultados del período de 1852 a 1858.

A fines de 1851 había 3.995 kilómetros concedidos y 1.571 proyectados. En cambio, a fines de 1858 las concesiones alcanzaban a 16.172 kilómetros, de ellos 1.831 a título provisional. Según el sistema empleado desde 1852, las diferentes líneas cuya construcción estaba decidida se concedían eventualmente a determinadas Compañías bajo reserva de una concesión ulterior a título definitivo. A fines de 1858 no quedaban más que 35 kilómetros de líneas proyectadas no concedidas, siendo por lo tanto el total en Francia de 16.207 kilómetros.

Los 10.351 kilómetros concedidos definitivamente durante este período se descomponen así, según los años:

2.983	kilómetros	en 1852.
1.866	»	en 1853.
396	»	en 1854.
2.485	»	en 1856.
2.621	»	en 1857.

Lo que caracteriza la confianza que habían adquirido los empresarios es el hecho de que el Estado iba obteniendo de año en año condiciones cada vez mejores, hasta que en 1857 llegó a conceder 2.586 kilómetros sin prometer ni subvención ni garantía de interés.

A fines de 1851 existían 3.627 kilómetros en explotación y a fines de 1858, 8.767, y como en Alemania en la misma época se explotaban 9.650 sin contar los industriales, se ve que la gran diferencia que antes existía casi había desaparecido. De esos 8.767 kilómetros sólo 475 pertenecían a pequeñas Empresas, estando ya todo el resto en manos de las seis grandes Compañías.

El progreso de la construcción durante los mismos años puede apreciarse por el número de kilómetros abiertos cada año al tráfico que fueron:

En 1852	316	kilómetros.
En 1853	190	»
En 1854	589	»
En 1855	889	»
En 1856	669	»
En 1857	1.263	»
En 1858	1.224	»

El total de los gastos de primer establecimiento se dan resumidos en el cuadro siguiente:

GASTOS	Fin 1851	Fin 1858
Efectuados por el Estado....................	580.000.000	775.000.000
Efectuados por las Compañías.........	868.000.000	3.206.000.000
Participaciones diversas de los municipios, etc.	24.000.000	33.000.000
TOTAL............	1.472.000.000	4.014.000.000

El Estado debía todavía gastar 457.000.000 en los trabajos empezados, las Compañías 1.900.000.000 y los Municipios y los particulares 18.000.000.

Resumiendo los grandes principios de la política seguida en materia de ferrocarriles desde 1851 a 1858, se ve que la base del sistema establecido por la ley de 1842, es decir, la cooperación entre el Estado y los capitales privados se mantiene, pero modificándose profundamente el modo de apli-

cación que en aquella ley era el de dar una línea a cada Compañía especial. Así, las grandes líneas que por su naturaleza debían estar enlazadas entre sí, habían sido subdivididas con perjuicio de su productividad y del tráfico, y por lo tanto de las Compañías y del público. El abandono de este procedimiento era incontestablemente un progreso para el país, rompiendo definitivamente con la idea absolutamente falsa de que todo lo que se sacaba de las Compañías era en beneficio del Estado.

En este período el Estado confía la construcción a las Empresas privadas donde quiera que existían, sancionando un principio aprobado en 1842. La aplicación de ese principio y la influencia de las circunstancias obligaron a buscar la mejor solución para establecer de un modo estable esta cooperación entre el Estado y los capitales privados. En realidad, lo que hizo el segundo Imperio fué transformar en un sistema metódico el empleo de la garantía de interés y la prolongación de las concesiones que ya se habían utilizado anteriormente, consiguiendo con ello un gran desarrollo de los ferrocarriles y una sensible reducción en las cargas del Tesoro público.

Régimen de convenciones.—Las convenciones de 1859

Durante los años que siguieron a la constitución del Imperio, la construcción de ferrocarriles se prosiguió con actividad y su explotación producía los mejores resultados y hacía esperar fundadamente un desarrollo normal y provechoso. Muy pronto, sin embargo, se presentaron perturbaciones que en poco tiempo modificaron considerablemente la política ferroviaria francesa.

Fué la primera de esas perturbaciones la guerra de Crimea, que durante los años 1855 y 1856 absorbió enormes sumas. Coincidiendo con ella la reconstrucción total de París, emprendida con gran empeño por el Gobierno Imperial, impuso también grandes sacrificios pecuniarios, pero quizás ninguna de estas dos causas hubieran llegado a crear dificultades para la vida ferroviaria si no hubiesen coincidido con la gran crisis comercial iniciada en América a fines de 1857.

Todo el mundo de los negocios sufrió, pues, de escasez de dinero, y como consecuencia disminuyeron los transportes y bajaron los ingresos de los ferrocarriles mientras se especulaba al alza sobre sus acciones. Como consecuencia natural de todo ello el mercado del dinero se hacía cada vez más difícil para las Compañías y éstas se encontraban faltas de crédito en el momento que les era más necesario.

Para impedir una paralización que parecía inevitable se necesitaba encontrar fondos, porque el Gobierno exigía a los ferrocarriles, cuya situación era ya muy crítica, que cumpliesen sus compromisos.

Las Compañías solicitaron una revisión de los contratos o convenios que habían celebrado con el Gobierno, pero esta petición encontró una gran oposición en el país, diciéndose por muchos que los ferrocarriles habían adquirido compromisos y ellos debían ver cómo los cumplían y si se habían equivocado o habían cometido faltas debían soportar las consecuencias. El Gobierno, sin embargo, pensaba de otro modo, y el 13 de Abril de 1858 se publicó una nota en el *Journal Officiel*, en la que se decía que el Emperador había acogido la reclamación de las Compañías de ferrocarriles con la benevolencia que estaba siempre dispuesto a testimoniar a las grandes empresas nacionales. Las Compañías se quejaban, sobre todo, de la ley de 23 de Junio de 1857 que gravaba los títulos de ferrocarriles con un nuevo impuesto. Pues bien, las consecuencias de esta ley y todas las demás aspiraciones de las Compañías debían ser examinadas con la mayor atención, a cuyo efecto el Ministro de Obras Públicas entraría en relación con ellas.

Durante el año 1858 se celebraron todas las negociaciones, mostrándose el Gobierno muy bien dispuesto para ayudar a las Compañías. Para conseguirlo y para consolidar el crédito de las mismas, podían seguirse dos sistemas:

1.° Supresión o aplazamiento indefinido en cada red de las líneas menos productivas.

2.° Garantía de interés bien combinada, y en el caso excepcional en que se juzgase indispensable tal medida, intervención del Estado por medio de subvenciones o pagando algunas obras con fondos del Tesoro.

En el primer sistema no se podía pensar siquiera por las promesas hechas a las comarcas que esperaban con impaciencia su realización. No quedaba, por consiguiente, más que el segundo, y el Gobierno se decidió a aceptarlo, fundándose en que la garantía sustituía al pago de un capital el pago eventual de un interés y sólo en la cantidad precisa según la insuficiencia de los productos líquidos, además de que así se prestaba a las Compañías un apoyo moral muy favorable a su crédito, sin que por ello se hubiese impuesto hasta entonces ningún sacrificio al Tesoro.

Como el sistema adoptado a consecuencia de esas convenciones ha sido tan complicado y ha producido tantos errores, aún en obras de merecido crédito, seguiremos, para su exposición, el método empleado por Kaufmann sintetizando primero las principales disposiciones de todas ellas y exponiéndolas después, una por una, más detenidamente.

He aquí las bases de esas convenciones:

I. Las concesiones de cada Compañía se dividen en dos secciones distintas conocidas por los nombres de red antigua y red moderna. Esta distinción introducida por la ley de 11 de Junio de 1859 tenía gran importancia, porque la garantía de interés dejaba de existir para la red antigua, es decir, para las líneas de interés general completamente terminadas en 1857, gozando de ese beneficio tan sólo las de la nueva red, es decir, las líneas de un interés secundario y mucho menos productivas que en su mayoría no estaban construídas.

II. La garantía era de un 4 por 100 y se establecía por un plazo de cincuenta años. A ella se añadía la amortización calculada al mismo tipo y por el mismo período, con lo que se elevaba al 4,65 por 100 anualmente. Las sumas que el Estado anticipase debían reembolsarse con su interés al 4 por 100, en cuanto los productos de la nueva red excediesen del interés garantizado y en cualquier época en que se produjese este superávit. Si al terminar la concesión existiese todavía un crédito a favor del Estado, éste debería compensarse en la parte necesaria con la cantidad debida a la Compañía por la incautación del material conforme al artículo 36 del pliego de condiciones.

III. Se reservaba una parte del producto líquido de la antigua red, destinándola:

1.° A asegurar a las acciones un dividendo fijo sobre la base del producto de los últimos años.

2.° A hacer frente al servicio de obligaciones procedentes de la antigua red, y

3.° A constituir un refuerzo de 1,10 por 100 necesario para completar con el 4,65 por 100 de la garantía, el interés y la amortización efectivos de las obligaciones emitidas para la construcción de la nueva red.

Esta disposición estaba motivada porque el 4,65 por 100 garantizado por el Gobierno para interés y amortización, no era suficiente, dada la situación del mercado financiero cuyo tipo de interés era de 5,75, contando la amortización, y era evidente que las líneas antiguas con sus propios productos, o con el incremento del tráfico que recibirían de las líneas secundarias, podrían cubrir el interés y la amortización de su capital.

IV. Toda la parte del producto líquido de la antigua red que excediese de cierta cifra por kilómetro, se transferiría a la nueva y vendría a cubrir el interés garantizado por el Estado hasta la cantidad a que éste ascendía.

V. El comienzo de la garantía de interés limitada a cincuenta años, se señalaba en 1.° de Enero de 1864 para la Compañía del Este, y en 1.° de Enero de 1865 para las otras cinco grandes Compañías. Para esos días las líneas en construcción debían estar ya terminadas como regla general. Las líneas de la nueva red que no estuviesen terminadas en esas fechas, no participarían

de la garantía de interés más que a partir de 1.º de Enero del año siguiente a su apertura a la explotación. Durante el período de construcción de esas líneas, los intereses y la amortización de los títulos emitidos se pagarían con los productos de las secciones de esas líneas ya en explotación, y en caso de ser insuficientes, se sentarían en la cuenta de primer establecimiento. Las líneas en construcción quedaban, pues, excluídas del beneficio de la garantía de interés, y el 1,10 por 100 que se deducía del producto de la antigua red, no podía llevarse a la cuenta de estas líneas. Era, pues, necesario tomar disposiciones complementarias para determinar la cuestión de saber cómo podría reducirse el producto reservado kilométrico de cada Compañía proporcionalmente a la longitud de las vías que estuviesen en construcción. Esto obligó a abrir dos cuentas distintas para la construcción y la explotación en la antigua y en la nueva red, pero las dos estaban sometidas a la intervención del Gobierno.

VI. En compensación de las ventajas que se les concedían, las Compañías deberían, a partir de 1872, repartirse con el Estado todo el excedente de sus productos líquidos, a contar desde una cifra determinada. El Estado tenía, además, el derecho durante todo el plazo de las concesiones de efectuar el rescate de las líneas, pero este derecho no se podía ejercer hasta que pasase un plazo de quince años, que se empezaba a contar para el Norte, en 1.º de Enero de 1852; para el Este, en 27 de Noviembre de 1855; para el Oeste y Orleans, el 1.º de Enero de 1858; para París-Lyon-Mediterráneo, el 1.º de Enero de 1860, y para el Mediodía, el 1.º de Enero de 1862.

Estas eran en síntesis las cláusulas generales de las convenciones celebradas por las Compañías. Antes de examinarlas en detalle conviene conocer la opinión del ponente de la Comisión que dictaminó sobre esta ley.

«Después, dice, de la promulgación de la ley de 19 de Julio de 1857, relativa al reparto de la red del Grand Central, esperábamos que el Gobierno no tuviera que proponer en mucho tiempo nuevas disposiciones legislativas en relación con las Compañías de ferrocarriles. Hoy, sin embargo, estamos en presencia de ese triste espectáculo: apenas ha pasado un año desde la última intervención del Estado, y las Compañías ya reclaman otra.» El Ponente M. de Jouvenel desarrollaba extensamente los inconvenientes de esa situación, pero terminaba solicitando una nueva inteligencia, y a este efecto invocaba dos argumentos: por una parte los ferrocarriles habían experimentado, para bien y para mal, la influencia de las circunstancias políticas económicas y financieras, y por otra parte, además del interés general que existía en todo lo que les afectaba, había, además, numerosos precedentes. El Estado había auxiliado siempre a las Compañías en las dificultades que habían tenido éstas. A continuación hacía un resumen de lo que se había hecho antes de 1859 y recordaba las obligaciones aceptadas por los concesionarios, exponiendo también las circunstancias que les habían imposibilitado para cumplir sus compromisos. En vista de esa imposibilidad y del deseo muy legítimo de que se construyesen los ferrocarriles prometidos al país, el legislador debía buscar el medio de auxiliar a las Compañías, sin imponer al Estado un peso excesivo, y para esto no había más que un solo medio: la garantía de interés.

La garantía de interés no debía alcanzar a todas las líneas, sino exclusivamente a las de la nueva red, reduciendo a un mínimo los compromisos contraídos por el Estado respecto a la antigua, sin más limitación que dejar a salvo los derechos de terceros respecto a las garantías concedidas por disposiciones anteriores. Examinaba en seguida el Ponente el juego posible de la garantía de interés y la probabilidad del reembolso, y para determinar el producto reservado de la antigua red multiplicaba para cada Compañía el promedio del dividendo de los últimos años, por el número de acciones, reservando a los accionistas actuales ese producto por medio de una nueva deducción en el producto anual. Se añadiría la suma necesaria para asegurar el servicio de las obligaciones de la antigua red y para pagar el 1,10 por 100 del capital de establecimiento de la nueva y divi-

diendo ese total por el número de kilómetros de la antigua red, se obtendría el producto reservado por kilómetro que consta en el siguiente cuadro:

PRODUCTO RESERVADO

Compañías	Longitud	Total	Por kilómetro
Norte	967	37.132.800	38.408
Este	985	27.383.000	27.800
Oeste	1.192	32.184.000	27.000
Orleans	1.764	48.333.600	27.400
P. L. M.	1.834	68.594.600	37.400
Mediodía	798	15.561.000	19.500
TOTAL	7.540	229.189.000	»

Los ferrocarriles franceses, cuya longitud total era de 16.552 kilómetros, quedaron entonces divididos en red antigua, con 7.774, y red moderna, con 8.578, de los cuales la mayor parte estaban todavía sin construir. Según el cálculo de M. de Jouvenel, la red antigua había costado, deduciendo las subvenciones del Estado, la suma total de 2.665.000.000, para los cuales se calculaba un producto reservado de 228.189.000. Los gastos de construcción de la nueva red se evaluaban en 3.085.000.000 y contando los intereses que habían de pagarse durante el período de construcción en 3.132.000.000, de modo que siendo la garantía de interés de 4,65 por 100 podía elevarse a 145.800.000 francos. Para poder calcular la carga eventual del Estado, era preciso conocer el producto líquido probable de la nueva red, cosa que entonces no podía aún valuarse.

Suponía el Ponente que el sacrificio efectivo del Estado sería de unos 15.000.000 anuales para el pago de la garantía y llegaba a admitir que incluso una cantidad doble no sería excesiva dadas las ventajas generales que debían producir las nuevas convenciones.

La discusión en la Cámara no ofreció interés porque la oposición estaba constituída por sólo cinco personas que hubieron naturalmente de limitarse a pronunciar algunos discursos. Hubo protestas sobre la prórroga general de las concesiones llevada a noventa y nueve años, pero se hizo notar que el dinero le costaba más barato al Estado que a las Compañías, puesto que éstas estaban obligadas a emitir a 300 francos sus obligaciones al 3 por 100, cuyo valor nominal era de 500; mientras que el Estado podía colocar su renta al 4 $^{3}/_{4}$ por 100, las Compañías vendían a 300 francos sus obligaciones de 500, que rentaban quince al año, de modo que en realidad pagaba un 5 por 100.

Esta crítica era falsa, porque si el Estado hubiera tenido que tomar prestados los miles de millones necesarios para la construcción de ferrocarriles, hubiera tenido que emitir su deuda a cotizaciones bastante más bajas, y por consiguiente, habría pagado un interés superior al 4 $^{3}/_{4}$ por 100. Además, la oposición no intentaba por entonces que el Estado hiciera el rescate y se contentaba con frases hueras, como por ejemplo, la de «El hijo de la libertad, el ferrocarril, se extravía por el camino del monopolio y se ha hecho indigno de su madre».

La parte más interesante de la discusión fué la referente a la interpretación de la frase «concesiones eventuales» que evidentemente no era precisa. Esto explica que un orador llegase a pedir que todas las líneas comprendidas en el título de concesiones eventuales, se reuniesen a las concesiones definitivas. El Gobierno declaró que en principio era del mismo parecer, pero que pedía una poca de paciencia, porque no era posible hacerlo todo a la vez. Respecto a los medios que tuviese el Gobierno para obrar en el caso de que las Compañías se negasen a construir los ramales consi-

derados improductivos, el Comisario del Gobierno indicó la posibilidad de llegar a la caducidad de la concesión por incumplimiento del contrato como estaba previsto en el pliego de condiciones. A esto se objetó que era inadmisible que una Compañía se pudiese desentender de este modo de una línea improductiva sin incurrir en penalidad, y que era preciso saber si en ese caso no podría el Estado declarar la caducidad de la totalidad de las concesiones de una Compañía y entrar en posesión de su red. El representante del Gobierno indicó que eso sería posible, pero un orador declaró entonces que esa medida era excesivamente draconiana y que nunca se la aplicaría, y por consiguiente, hubiera sido mejor fijar una multa o una indemnización cualquiera porque siempre había tiempo, en último extremo, de llegar a la caducidad. La ley que sancionaba las convenciones fué por fin votada el 11 de Junio de 1859.

He aquí ahora algunos pormenores de las convenciones celebradas con las seis grandes Compañías:

CONVENCION CON LA COMPAÑIA DE ORLEANS

La red de la Compañía de Orleans antes de la convención de 1857 se componía de las líneas de París a Burdeos y a Nantes, con prolongación a Saint-Nazaire, de Poitiers a la Rochela y Rochefort, de Orleans a Limoges, de Vierzon al Guetin, de Tours al Mans y de Savenay a Chateaulin, con ramal a Napoléonville, con un total de 1.764 kilómetros, de ellos 1.462 abiertos a la explotación. Todas esas líneas formaron parte de la antigua red.

La nueva estaba formada con las líneas procedentes del Grand Central y de Orsay, con 960 kilómetros, de nuevas líneas concedidas por la convención de 1857 que eran las de París a Tours por Vendôme, Bourges a Mont Luçon, de Nantes a Napoléon-Vendée, y de Tolosa a Albi y Villefranche (502 kilómetros), de las líneas concedidas a título eventual por la misma convención (580 kilómetros), y finalmente de los ramales de Cahors Villeneuve, d'Agen, Bergerac y Tulle, concedidas a título eventual a la Compañía del Grand Central (120 kilómetros). Su desarrollo total era de 2.162 kilómetros, de ellos 1.462 concedidos a título definitivo, de los cuales 271 estaban en explotación.

El total de los gastos realizados y por realizar era:

Por la antigua red	445.000.000
Por la nueva red (concesiones definitivas)	601.000.000
Por la nueva red (concesiones eventuales)	214.000.000
TOTAL	1.260.000.000

De esta cifra quedaban por gastar 743.000.000 a partir de 1858.

El capital garantizado a partir de 1.° de Enero de 1865 se calculaba sobre un máximo de 815.000.000 (601.000.000 más 214.000.000) y las líneas que no estuviesen terminadas en esta época no podrían reclamar la garantía hasta 1.° de Enero siguiente a su terminación.

El capital total de 1.260 millones estaba representado por:

1.°—300.000 acciones ya emitidas a 500 francos	150.000.000
2.°—200.000 acciones nuevas a emitir a 1.100 francos	220.000.000
3.°—Obligaciones emitidas o por emitir	890.000.000
TOTAL	1.260.000.000

El producto total reservado a la antigua red se componía de

1.°	La suma necesaria para asegurar un dividendo anual de 70 francos por acción	35.000.000
2.°	El interés de la amortización, a 5,75 por 100, de los 75.000.000 realizados en forma de obligaciones por esta red	4.312.500
3.°	Del refuerzo de 1,10 por 100 a sumar a la garantía del Estado para constituir el interés y la amortización de los 185.000.000 consagrados a la nueva red	8.965.000
	TOTAL	48.277.500

Dividiendo esta suma por 1.764, número de kilómetros de la antigua red, resulta que el producto kilométrico reservado antes de la transferencia era igual a 27.400 francos.

Como durante el período comprendido entre 1.° de Enero de 1865, origen de la garantía, y la época de la terminación completa de las obras, los productos de las líneas antiguas no podían alcanzar la cifra a la que habían de elevarse más tarde por el desarrollo natural del tráfico, convenía rebajar durante este período transitorio la cantidad que debía transferirse. Por eso se convino que el límite de 27.400 francos sería reducido en 200 francos por 100 kilómetros no entregados a la explotación hasta un mínimo de 25.000 francos. Esta disposición aligeraba durante los años menos productivos las consecuencias de la garantía del Estado y creaba además para las Compañías un estímulo a fin de que acabasen su red, que era el fin que se proponía el Estado.

Hasta entonces la Compañía de Orleans no había estado sometida a la participación en los beneficios que excediesen del 8 por 100 más que en las líneas que procedían del Grand Central, pero se convino que este reparto se haría en la totalidad de la concesión a partir de 1.° de Enero de 1872, fecha en que se presumía que estarían terminadas las obras. El producto reservado antes del reparto se fijó en 32.000 francos por kilómetro de la antigua red y en 6 por 100 de los gastos de la nueva.

CONVENCION CON LA COMPAÑIA DE PARIS-LYON-MEDITERRANEO

También para esta red se hizo la división en antigua y nueva sobre la base de la convención de 1857.

La antigua red se componía de las líneas de París a Lyon con ramal a Auxerre, de Dijon a Belfort por Besançon con ramal a Gray y Salins, de Bourg por Lons-le-Saunier a un punto de la de Dijon a Belfort, de la de Chalon-sur-Saône a Dôle, de la de Lyon a Marsella por Avignon con ramal a Aix, de la de Tarascon a Cette por Nimes y Montpellier con ramal a Alais y la Grand'Combre, de Marsella a Tolon y de Lyon a Ginebra, con ramal a Bourg y a Mâcon y hacia la frontera sarda por Culoz, con un total de 1.834 kilómetros.

La nueva red se formó con las líneas: 1.°, de París a Lyon, por Nevers, Roanne y Saint Etienne, por una parte y por Tarare por otra, con ramal a Vichy, de Saint-Germain-des-Fossés a Arvant por Clermont-Ferrand, de Arvant a Saint Etienne por le Puyg, de Nevers y de Moulins a la de París a Lyon, de Châtillon a la misma línea de la sección de Dôle a Salins a la frontera Suiza por les Verrières y Jougne, de Montbeliar a Delle y a Audincour, de Saint Rambert a Grenoble, de esta línea a Lyon y de la misma a Valence; 2.°, eventualmente de la de Brioude a Alais, de Montbrison a Andrézieux, de Privas a la línea de Lyon a Avignon con prolongación a Crest, de Carpentras a la misma línea, de Tolon a Niza con ramal a Draguignan, de Avignon a Gap con ramal a Aix y Miramas, y finalmente de Gap a la frontera sarda, con un total de 2.496 kilómetros. La longitud total concedida a la Compañía era de 4.330 kilómetros, de ellos 2.165 abiertos a la explotación. Los gastos totales hechos o por hacer eran:

Por la antigua red................................		735.000.000
Por la nueva red (concesiones definitivas).	734.000.000	
Por la nueva red (concesiones eventuales).	311.000.000	1.125.000.000
Por la nueva red (línea del Definado).....	80.000.000	
TOTAL...........................		1.860.000.000

de los cuales faltaba todavía gastar 974.000.000.

El producto kilométrico reservado en la antigua red antes de la transferencia se fijó con arreglo a principios análogos a los que se han expuesto en la red de Orleans en 37.400 francos, cifra un poco inferior al producto medio de 39.000 francos de los 1.231 kilómetros explotados en 1857. En el período intermedio entre 1.° de Enero de 1885 y la terminación completa de la nueva red se operó una disminución de 200 francos por 100 kilómetros no entregados a la explotación, sin que el producto reservado pudiese bajar de 35.400 francos.

El reparto de los beneficios debería hacerse cuando el producto líquido representase el 8 por 100 del capital de primer establecimiento de la antigua red, más el interés y la amortización del capital adscrito a la nueva.

CONVENCION CON LA COMPAÑIA DEL NORTE

La red antigua de la Compañía del Norte se compuso con las líneas de París a la frontera belga por Lila y por Valenciennes con ramal a Beauvais, de Lila a Calais y Dunkerque, de Amiens a Boulogne con ramal a Saint-Valery, de Creil a Saint-Quentin y Erquelines, con enlace de Busigny a Somain por Cambrai, de Tergnier a Laon, de París a Creil y de Mons a Hautmont, con un total de 967 kilómetros, de los que 925 estaban en explotación.

La nueva red se formó con las líneas de París a Soissons, de Boulogne a Calais con ramal a Marquise, de Rouen a Amiens en sus dos terceras partes, de Amiens a la Línea de Creil a Saint-Quentin de las Minas de hulla del Paso de Calais, de Chantilly a Senlis, de Pontoise al ferrocarril de Bélgica, de Ermont a Argenteuil, de Villers-Cotterets a Port-aux-Perches, y eventualmente de Soissons a la frontera belga, de esta última línea al ferrocarril de Saint-Quentin a Erquelines, de Senlis al ferrocarril de París a Soissons y de Beauvais al ferrocarril de París a Dieppe por Pontoise, con un total de 618 kilómetros.

Los gastos hechos o por hacer eran:

Para la antigua red....	403.000.000
Para la nueva red...	200.000.000
TOTAL..............................	603.000.000

El capital de la Compañía se componía de 525.000.000 acciones que habían producido en total 231.825.000 y además de obligaciones.

El producto reservado antes de la transferencia a la antigua red se fijaba en 38.400 francos por kilómetro, que corresponde a un dividendo de 50 francos próximamente por acción. Esta cifra se reducía en 200 francos por 100 kilómetros no entregados a la explotación sin que pudiese bajar de 37.400 francos.

La Compañía, que según los convenios anteriores no estaba sometida a ningún reparto de beneficios con el Estado, lo aceptaba ahora a partir de 1.° de Enero de 1872 cuando la totalidad de los productos líquidos de la concesión excediese de la cantidad necesaria para representar un producto medio de 53.000 francos por kilómetro en la antigua red y un interés de 6 por 100 del capital ads-

crito a la nueva. El dividendo correspondiente que se atribuía así a las acciones era próximamente de 80 francos. La Compañía del Norte era ya en esta época, como se ve, la más próspera de las Compañías francesas.

CONVENCION CON LA COMPAÑIA DEL ESTE

La antigua red comprendía la línea de París a Strasburgo, con todas las que se le enlazan directamente como los ramales a Reims, al Campo de Châlons a Metz y la frontera de Prusia, a Vissemburgo, a Thionville y la frontera de Luxemburgo y los ferrocarriles de París a Vicennes y Saint Maur y de Mulhouse a Thann y a Wesserling, con una longitud total de 985 kilómetros, de ellos 918 abiertos a la explotación.

La nueva red se formó con las líneas de París a Mulhouse con ramales a Provins Coulommiers, Montereau y Bar-sur-Seine, de Blesme a Saint-Dizier y a Gray de Nancy, a Gray por Epinal, de los ferrocarrilles de las Ardennes y eventualmente del de Mezières a Hirson. Su longitud total era de 1.365 kilómetros, de ellos 849 en explotación.

Los gastos hechos y por hacer eran:

Para la red antigua, descontando el precio de las obras ejecutadas por el Estado		310.0000.00
Concesiones definttivas	505.000.000	522.000.000
Para la nueva:		
Concesiones eventuales	17.000.000	
TOTAL		832.000.000

de los que quedaban por gastar 254.000.000.

El capital social de la Compañía se componía de 500.000 acciones de 500 francos.

La transferencia de la antigua red se fijaba en 27.800 francos, cifra poco diferente del producto efectivo de 1856, que había sido de 27.000 francos, con lo que el dividendo asegurado a las acciones era de 38 francos.

También se estipuló una rebaja de la transferencia de 200 francos por 100 kilómetros no abiertos a la explotación, pero no se fijó un mínimo a esta rebaja, porque el estado de las obras construídas por la Compañía hacía prever su inutilidad. Por la misma razón se fijó en 1.° de Enero de 1864 el origen de la garantía de interés.

En cuanto al reparto de los beneficios a favor del Estado se estipuló en los contratos anteriores que tendría lugar cuando el producto líquido excediese del 8 por 100 y se mantuvo esta cláusula, pero con la reserva de que las líneas de las Ardennes sólo podrían dar lugar a que se cobrase el 6 por 100. El producto reservado al capital era, pues, el 13 por 100 y el dividendo correspondiente 65 francos. La tarifa de transporte de militares y marinos se reducía de la mitad a la cuarta parte de la tarifa ordinaria a partir de 1.° de Enero de 1863. El servicio de correos, por el que pagaba el Estado una suma anual de 340.000 francos, debía hacerse en adelante por una anualidad a tanto alzado de francos 300.000 hasta 1.° de Enero de 1880 y gratuitamente a partir de esa fecha.

CONVENCION CON LA COMPAÑIA DEL OESTE

La red antigua de la Compañía del Oeste se compuso de las líneas de París a Saint-Germain y Versalles, con ramales a Argenteuil y Auteuil, de París a Rouen y el Havre con ramales a Dieppe y Fécamp, de Versalles a Rennes, de Nantes a Caen y Cherburgo con ramal a Saint-Lô y de Mézidon al Mans con un total de 1.192 kilómetros, abiertos todos a la explotación.

La nueva red se formó: 1.°, con las líneas concedidas por el decreto de 7 de Abril de 1855 y concesiones posteriores que fueron las de Rennes a Bres a Saint-Malo y a Redon, de Lisieux a Honfleur, de Serquigny a Rouen, del Mans a Angers, de Saint-Cyr a Surdon y de d'Argentan a Granville; 2.°, de líneas concedidas anteriormente en principio y ratificadas por esta convención, que fueron las de Rouen a Amiens en una tercera parte, de París a Dieppe por Pontoise y Gisors, de Pont-L'Evêque a Trouville, y de Laigle a Conches, con 1.112 kilómetros en total, de los que sólo estaban en explotación 17.

Los gastos hechos o por hacer, deducidas las subvenciones del Tesoro, eran:

Para la antigua red........................	461.000.000
Para la nueva,...........................	291.000.000
TOTAL....	752.000.000

de cuya suma quedaban por gastar 340.000.000.

La situación de la Compañía del Oeste era muy difícil. Los gastos habían sido muy superiores a los presupuestos y las líneas que se le había obligado a construir en primer lugar eran las más improductivas de la red. El Gobierno, atendiendo a esta situación se comprometió a construir por su cuenta la infraestructura de la línea de Rennes a Brest, lo que suponía un suplemento de subvención de 23.000.000.

El producto líquido kilométrico a partir del cual se afectaban los excedentes de la red antigua a la nueva se fijó en 26.700 francos, siendo el interés reservado a las acciones de 7 por 100 y el dividendo de 35 francos. La Compañía aceptaba la participación de los beneficios cuando excediesen de la suma necesaria para representar a la vez un producto líquido medio de 30.000 francos por kilómetro de la antigua red y el interés al 6 por 100 del capital del primer establecimiento de la nueva. El interés correspondiente a las acciones era de 12 por 100 próximamente.

CONVENCION CON LA COMPAÑIA DEL MEDIODIA

La antigua red de esta Compañía se compuso de las líneas de Burdeos a Cette, comprendiendo el enlace de Burdeos con el ferrocarril de Orleans a Burdeos y Burdeos a La Teste, de Narbona a Perpignan, de Burdeos a La Teste, con prolongación a Arcachon, y de Lamothe a Bayona, con ramal a Mont-de-Marsan, con longitud total de 798 kilómetros.

La nueva red se formó con las líneas de Tolosa a Bayona, con ramal a Foix, Dax y Bagnères-de-Bigorre, de Agen a Tarbes, de Mont-de-Marsant a Andrest, de Agde a Clermont y Lodève, de Bayona a Irún y eventualmente de las líneas de Castres y de Perpignan a Port-Vendres, con un total de 825 kilómetros.

Los gastos hechos o por hacer, deduciendo las subvenciones, eran:

Para la antigua red................................	239.500.000
Para la nueva red..................................	132.000.000
TOTAL............................	371.500.000

de cuya suma se habían ya gastado 205.000.000.

Las condiciones que regían las diversas líneas de la Compañía permitían clasificarlas en tres grupos:

El primero comprendía los ferrocarriles de Burdeos a Cette, con ramal a Perpignan, y de Lamothe a Bayona, con ramal a Mont-de-Marsan y el canal lateral del Garona, concedidos con una subvención de 51.500.000 francos y una garantía de interés y de amortización del 4 por 100

durante cincuenta años, que afectaba a 51.000.000 (leyes de 8 de Julio de 1852 y 28 de Mayo de 1853 y decreto de 24 de Agosto de 1852).

El segundo grupo comprendía las líneas de Tolosa a Bayona, con ramales a Foix y a Dax, de Agen a Tarbes, por Rabastens, y de Mont-de-Marsant a Rabastens, concedidas con una subvención de 24.000.000 y una garantía de interés del 4 por 100 sin amortización sobre un capital máximo de 112.000.000.

El tercer grupo comprendía las líneas de Agde a Pezenas y Clermont, la de Castres, de la Teste a Arcachon y el enlace de Burdeos, concedidas sin subvención.

La Compañía, además, llevaba en arrendamiento hasta el término de su concesión la línea de Burdeos a la Teste.

En los gastos de la antigua red se había producido un error de 120.000.000 de francos. Invocando esta pérdida y la insuficiencia de los productos de la explotación, la Compañía solicitó un amplio auxilio del Estado: el Gobierno no creyó que podía aceptar la totalidad de esas peticiones, pero le pareció equitativo encargarse de la construcción de la infraestructura de las líneas de Tolosa a Bayona y de Perpignan a Port-Vendres, renunciando, en cambio, la Compañía, a la subvención de 24.000.000 concedida para la totalidad de la red de los Pirineos y a la de 4.000.000 con que había de contribuir el Estado a la construcción de las líneas agrícolas en las Landas. Este auxilio equivalía a una subvención de algo más de 25.000.000.

La convención fijaba la transferencia de la antigua red en 19.500 francos, con reducción de 200 por cada 100 kilómetros no entregados a la explotación hasta un mínimo de 18.300 francos, lo que permitía distribuir a las acciones un dividendo de 35 francos próximamente. En cuanto a la participación en los beneficios debía hacerse a partir del 8 por 100 conforme a los contratos anteriores para cualquiera de las dos redes, pero siempre separadamente la una de la otra.

OBSERVACIONES SOBRE LAS CONVENCIONES DE 1859

La situación general de los ferrocarriles después de 1859 era la siguiente:

Compañías.	LONGITUDES			GASTOS DE CONSTRUCCION		
	Red antigua.	Red moderna.	TOTAL	Red antigua.	Red moderna.	TOTAL
	Kms.	Kms.	Kms.			
Norte	967	618	1.585	403.000.000	200.000.000	603.000.000
Este	985	1.365	2.350	310.000.000	522.000.000	832.000.000
Oeste	1.192	1.112	2.304	461.000.000	291.000.000	752.000.000
Orleans	1.764	2.162	3.926	445.000.000	815.000.000	1.260.000.000
P. L. M.	1.834	2.496	4.330	735.000.000	1.125.000.000	1.860.000.000
Mediodía	798	825	1.623	239.500.000	132.000.000	371.500.000
Líneas diversas	234	»	234	71.500.000	»	71.500.000
TOTALES	7.774	8.578	16.352	2.665.000.000	3.085.000.000	5.750.000.000

Los gastos de establecimiento que figuran en ese cuadro, se refieren solamente a los hechos por las Compañías y se prescinde de los que realizaron el Estado y las demás entidades.

A fin de 1859 la longitud total de explotación era de 9.074 kilómetros y quedaban, por lo tanto, 7.278 por construir. El total de los gastos de establecimiento de los construídos era de 4.398.700.000 francos, de los cuales 783.500.000 estaban a cargo del Estado, 11.400.000 se habían pagado por subvenciones locales, y el resto 3.603.800.000 se habían efectivamente desembolsado por las Compañías. El gasto que quedaba por hacer todavía era, por lo tanto, de 2.146.000.000.

Comparando los resultados de las convenciones de 1859 con los de la época de formación de la red, se observa que el precio medio kilométrico para los viajeros, que era de 0,07 francos en 1841 había bajado a 0,066 en 1853 y a 0,0564 en 1860. El precio medio de la tonelada kilométrica, que era de 0,12 francos en 1841, bajó a 0,082 en 1853 y a 0,0692 en 1860.

Mientras que la red en explotación había más que doblado en cinco años, los productos por viajeros se habían elevado a 142.314.558 francos y el de pequeña velocidad a 216.039.307. El número de viajeros-kilómetro había sido de 2.521.201.667 y el de toneladas-kilométricas transportadas 3.119.946.899. Comparando los años 1853 y 1860 se comprueba que el aumento del tráfico coincidió con la reducción de las tarifas, lo que produjo una economía en los gastos de transporte de 65.262.000 francos, de ellos 25.212.000 por viajeros y 40.050.000 por mercancías.

El impuesto sobre viajeros y mercancías en gran velocidad había proporcionado al Estado un ingreso de 2.948.000 francos en 1853 y de 20.831.470 en 1860. En cambio, en 1841 no había producido este impuesto más que 305.600 francos, con una longitud explotada de 573 kilómetros. Como el Estado había dado 783.530.000 francos para los ferrocarriles hasta el 31 de Diciembre de 1859, esos 20.831.176 francos representaban para él un interés del 2,65 por 100 de los gastos, sin contar el producto de los demás impuestos que procedían de la explotación de los ferrocarriles, como era el que gravaba el interés de los valores mobiliarios, de los derechos de transmisión, etcétera. Además, es preciso tener en cuenta todos los demás servicios prestados por los ferrocarriles, como el transporte del correo, el de ciertas categorías de funcionarios y sobre todo el beneficio indirecto que obtenía el Estado del enorme impulso que los ferrocarriles dieron al comercio y a la industria de Francia.

Al conceder el Estado a las Compañías la garantía de interés no se proponía de ningún modo aumentar los dividendos de los accionistas de las grandes Compañías, sino librarse él de una dificultad, facilitando la construcción de la nueva red que les imponía, con lo cual utilizaba la experiencia y el crédito de aquéllas para realizar esas obras y al mismo tiempo exigía que una parte de los productos de la antigua red sirviese para la construcción de la nueva.

Para comprender bien todo el alcance de las convenciones de 1859 conviene recordar que la red antigua no había necesitado hasta entonces recurrir a la garantía del Estado, porque los productos de la explotación habían sido siempre suficientes para atender al servicio de las obligaciones y para repartir a las acciones un dividendo razonable y algunas veces hasta elevado.

Las convenciones de 1859 garantizaban el 4,65 por 100 del capital máximo previsto para la construcción de nuevas líneas. Las obligaciones de 500 francos al 3 por 100 se cotizaban en 1859 a 288 francos. Las Compañías levantaban fondos al 5,75 por 100, comprendiendo la amortización. En cambio, la garantía del Estado no era más que un 4,65 por 100 y la cantidad del 1,10 prevista por las convenciones había sido satisfecha por las Compañías. Era pues, natural y justo que el Estado no sólo garantizase el servicio financiero de los capitales tomados por las Compañías a préstamo, sino que por la cláusula del producto mínimo reservado, los accionistas tuviesen la seguridad de mantener el promedio de los dividendos anteriores, porque se podía temer, en efecto, que la apertura de las nuevas líneas los redujese considerablemente si es que no los suprimía en absoluto. Podía, pues, considerarse justificado ese producto reservado, advirtiendo que de todos modos los accionistas no podían percibir ese dividendo mínimo hasta que estuviesen satisfechos los intereses de las obligaciones de la antigua red y descontado el 1,10 por 100 en favor de las obligaciones de la nueva.

Teóricamente no se había nunca pensado en garantizar por completo ese interés mínimo, haciéndolo solamente probable, pero en la realidad los accionistas lo han cobrado con regularidad y hasta han podido sospechar que la reserva del 1,10 serviría alguna vez para reembolsar una parte

de la deuda de garantía o para aumentar el dividendo. El dividendo mínimo era entonces de 50 francos en el Norte, 38 en el Este, 35 en el Oeste, 51 en Orleans, 47 en P. L. M. y 35 en el Mediodía; pero antes de que comenzase el período en que podría aplicarse la garantía, este dividendo se rebajó a 30 francos en las Compañías del Este y del Oeste, conforme a las convenciones de 1863.

De los datos estadísticos sobre la materia resulta que los accionistas han sido beneficiados con un ligero aumento de sus dividendos, gracias a la proporción del producto reservado representativa del descuento de 1,10 por 100 a cargo de la nueva red.

Aunque las convenciones de 1859 hubiesen proclamado de nuevo el derecho al reparto de la totalidad de los productos líquidos que excediesen de un cierto tanto por ciento entre el Estado y las Compañías, esta disposición no se había aplicado nunca porque jamás se había llegado a ese producto, precisamente a causa de la progresión continua de las transferencias suplementarias de la antigua red a la nueva. Pero de todos modos, el Estado, que al hacer las convenciones tenía que tomar dinero en condiciones relativamente onerosas, puesto que en 1859 el 3 por 100 se cotizaba a 60,50 francos; el 4 por 100, a 78,50; y el 4 y medio, a 87,75, estaba seguro de que se habían de construir, sin contraer obligaciones excesivas, un gran número de líneas cuyo rendimiento era problemático durante muchos años.

En cuanto a los accionistas de las Compañías, las convenciones no tenían nada de ventajoso para ellos y la experiencia ha demostrado que las transferencias y el descuento obligatorio del 1,10 por 100 habían impedido que se elevase el producto líquido a partir de 1865.

Bien se ve, pues, que las convenciones de 1859 no fueron provechosas para las Compañías. El siguiente cuadro, que indica los dividendos pagados realmente de 1857 a 1869, confirma esta opinión:

AÑOS	Norte.	Este.	Oeste.	Crleans.	P. L. M.	Mediodía.
1857......	60,00	40,65	37,50	90,00	53,00	4 por 100
1858......	61,00	40,65	33,00	87,00	49,50	4 por 100
1859......	65,50	38,70	37,50	97,00	63,50	27,00
1860......	65,50	48,00	37,50	100,00	63,50	35,00
1861......	66,00	40,00	42,50	100,00	75,00	50,00
1862......	62,00	35,00	35,00	100,00	75,00	52,00
1863......	62,00	33,00	37,50	100,00	75,00	45,00
1864......	67,00	33,00	39,00	100,00	65,00	42,50
1865......	71,50	33,00	37,50	56,00	60,00	40,00
1866......	70,00	33,00	35,00	56,00	60,00	40,00
1867......	72,00	33,00	35,00	56,00	60,00	40,00
1868......	61,00	33,00	35,00	56,00	60,00	40,00
1869......	67,00	33,00	35,00	56,00	60,00	40,00

Los accionistas de la Compañía del Este, que antes de las convenciones nunca habían cobrado un dividendo menor de 35 francos, no cobran más que 33 a partir de 1863. Excepto en el Norte, cuyos dividendos suben algo de 1864 a 1867, el promedio de los dividendos de todas las demás Compañías, baja a partir de 1864 y resulta inferior al del período precedente. Así el dividendo de Orleans, por ejemplo, que llega a 100 francos en el quinquenio de 1860 a 1864, permanece estacionario en 56, desde 1865 a 1869, es decir, que baja casi la mitad.

Desarrollo del sistema de convenciones.—Las redes secundarias.—Las convenciones de 1863.

Considerando solamente sus efectos inmediatos, las convenciones de 1859 habían respondido perfectamente a las esperanzas del Estado y de las Compañías, que apoyadas por el Banco de Francia pudieron colocar fácilmente sus obligaciones de 1858 a 1861. La construcción de los ferrocarriles hizo grandes progresos y se pudieron entregar a la explotación en los años siguientes un promedio de 700 kilómetros anuales: 365 en 1860, 683 en 1861, 1.019 en 1862, 964 en 1863, y 1.020 en 1864. Consideradas más detenidamente se ve que no respondían a todas las necesidades, porque muchas regiones, entre ellas las del Oeste, Sudoeste y Centro, continuaban desprovistas de ferrocarriles y reclamándolos continuamente con toda justicia, puesto que al fin el Estado había sostenido los ferrocarriles haciendo uso del dinero nacional por medio de subvenciones y de garantías de interés, y en aquel momento la política económica que se inauguró con los tratados de comercio de 1860 exigía un mayor desarrollo de los medios de transporte.

El siguiente cuadro indica el enorme desarrollo del tráfico de 1859 a 1864:

AÑOS	Número de viajeros.	Número de toneladas transportadas.	Productos por viajeros	Prodnctos pequeña velocidad
1859.........	52.405.021	19.947.799	139.375.670	176.612.554
1864.........	75.351.531	31.115.273	177.192.384	285.093.442

Como se ve, el aumento del tráfico había sido de cerca de un 50 por 100.

Una ley de 1.º de Agosto de 1860 decidió la concesión de siete nuevas líneas con una longitud total de 384 kilómetros, y otra de 2 de Julio de 1861, la de 25 más, transversales y de enlace, con 1.325 kilómetros en total. Estas líneas exigían un nuevo gasto de 365.000.000, siendo el realizado ya en 31 de Diciembre de 1860, de 4.711.000.000, de los cuales 3.800.000.000 habían sido gastados por las Compañías y 911.000.000 estaban a cargo del Estado, de ellos 100.000.000, representados por obligaciones a treinta años del Tesoro, emitidas en virtud de la ley de 29 de Junio de 1861, para la construcción de la infraestructura de las líneas que se había reservado el Estado. Las líneas creadas por esas leyes se incorporaron más tarde a las grandes redes.

En virtud de la ley de 1861 el Estado comenzó la construcción de la infraestructura de esas líneas con arreglo a la ley de 1842 y bajo la reserva de una concesión ulterior. En los dos años siguientes se concedieron, en efecto, unas a las antiguas Compañías y otras a Compañías nuevas, entre las que deben citarse la Compañía de las Charentes y la de los ferrocarriles de la Vendée, que más tarde desempeñaron un papel característico en la historia de los ferrocarriles franceses.

Las nuevas convenciones celebradas en 1863 con las grandes Compañías, salvo el Norte, se asemejaban mucho a las de 1859, y eran muy importantes por dos razones: la una, porque indicaban los esfuerzos hechos para imponer a las grandes Compañías una parte de las líneas recientemente creadas, y la otra, porque las Compañías formularon reclamaciones para modificar algunas cláusulas de las convenciones de 1859. Resultó de aquí que las convenciones antiguas se modificaron en algunos puntos para tener en cuenta las rectificaciones indicadas por la experiencia adquirida y por los cambios sobrevenidos en la situación económica.

COMPAÑIA DEL ESTE

La red del Este, tal como había quedado constituída por la convención de 1859 y por su fusión con la red de las Ardennes, servía todas las comunicaciones de Francia con una parte de Suiza, con Alemania, con el gran Ducado de Luxemburgo y con las provincias meridionales de Bélgica. Estaba

próxima la apertura de las últimas líneas de esta red, pero a pesar de su extensión de 2.336 kilómetros, todavía había en ella lagunas importantes.

El Ministro celebró, en 1863, un convenio con esta Compañía con objeto de rellenar esas lagunas y de asegurar la construcción y explotación de cierto número de líneas declaradas ya antes de utilidad pública, al mismo tiempo que se obtenían ventajas sobre los contratos anteriores para el público y para el Estado.

De este modo se incorporaron a la nueva red 713 kilómetros, que comprendían las líneas de Niederbronn a Thionville, de Haguenau a Niederbronn, de Reims a Metz, de Châtillon-sur-Seine a Chaumont, de Chaumont a Pagny-sur-Meuse, en la línea de París a Strasburgo, Epinal a Remiremont, Luneville a Saint-Dié, Strasburgo a Barr-Molsheim y Wasselonne, de Belfort a Guebwiller y otras pequeñas líneas en la Alsacia. Para su construcción concedió el Estado una subvención de 62.800.000, de la cual una parte pagó los trabajos ya comprometidos por el Estado, y otra se dedujo del residuo de la deuda que la Compañía del Este había contraído en 1853 para la linea de Strasburgo a Basilea y que aun no había sido reembolsada.

El Estado dió una nueva forma a su aportación, que podía hacer, sea en 16 plazos semestrales iguales, sea en 90 anualidades calculadas a 4,50 francos por 100.

Otra modificación muy importante se introdujo en las consecuencias financieras de las convenciones de 1859. Como se habían encontrado grandes errores en las evaluaciones primitivas de las líneas, el Ministro consintió en que se hiciese una revisión que resultaba equitativa. Según las investigaciones oficiales, el exceso de gastos había sido de 176.000.000 en cifras redondas, cuyos gastos suplementarios no disfrutaban de ninguna garantía, y como el interés y la amortización de los empréstitos realizados para atender a esas necesidades debían sacarse íntegramente del producto reservado antes de la transferencia, el dividendo bajaba de 38 francos, a 14. El Gobierno consintió en aumentar el dividendo, no a su valor primitivo de 38 francos, sino a 30, y sobre esta base, contando 30 francos por acción para 584.000 acciones y añadiendo por una parte el interés de la amortización a 5,75 por 100 de los 20.000.000 de obligaciones, y por otra parte el 1,10 por 100 del capital de la nueva red, que ascendía a 865.000.000, y dividiendo este total por los 978 kilómetros de la antigua red, se fijó en 29.000 francos el producto kilométrico reservado antes de la transferencia.

La Compañía, por su parte, aceptó dos modificaciones: una referente a las tarifas y otra al reparto de los beneficios. En los pliegos de condiciones de las concesiones más recientes se había establecido entre las tarifas de mercancías en pequeña velocidad una cuarta clase en que se incluían las materias pesadas y de poco valor, especialmente la hulla y los abonos: los precios eran de 0,08 francos en los recorridos de 0 a 100 kilómetros, con un máximo de cinco francos; de 0,05 en los recorridos de 101 a 300 kilómetros, con un máximo de 12 francos; y de 0,04 más allá de los 300 kilómetros. La Compañía consintió en esta tarifa especial.

En cuanto al reparto de los beneficios, la convención de 1859 establecía que tuviese lugar cuando excediesen del 8 por 100 en la antigua y en la nueva red de la Compañía del Este y del 6 por 100 en la de las Ardennes. Al hacerse la fusión se convino en conservar el 8 por 100 para la antigua red y fijar el 6 por 100 para la nueva.

Como esta convención afectaba a un punto financiero, el Gobierno la sometió a las Cámaras para ratificarla, apareciendo en la discusión que en la Cámara se mantenía la creencia en las ventajas de las grandes Compañías, estando todos convencidos que los aumentos anuales de los ingresos alcanzarían por lo menos al 50 por 100. Casi todos los oradores manifestaron su deseo de que el Gobierno ejerciese una continua vigilancia sobre las Compañías de ferrocarriles y procurase que las tarifas de la cuarta clase sufriesen todavía nuevas reducciones.

COMPAÑIA DEL OESTE

También en esta Compañía los gastos habían excedido considerablemente de los presupuestados. Para la antigua red el aumento había sido tan considerable que presupuestados 461.000.000 de francos se habían gastado 560.000.000, y en la nueva red, siendo el presupuesto de 307.500.000, se habían gastado 400.000.000. La diferencia total de 191.500.000 francos había absorbido por completo el producto reservado antes de la transferencia.

Para cumplir todos sus compromisos la Compañía había de tomar aún fondos por valor de francos 338.900.000, operación que le parecía imposible en la situación en que se hallaba, siéndolo más todavía el encargarse de la construcción de nuevas líneas. Por esta razón el Gobierno se creyó en el caso de consentir también una revisión de contratos, y celebró con la Compañía una nueva convención sobre las siguientes bases:

Las líneas proyectadas nuevamente, con una longitud total de 143 kilómetros, debían enlazar con la red principal las localidades importantes de Laval Saint-Brieuc y Louviers. Otra línea, la de Flers a Mayenne, con 61 kilómetros, se concedía al Oeste a título eventual, con una subvención de 10.700.000 francos y un plazo de cuatro años para terminar las obras. Entre las disposiciones importantes de la nueva convención debe citarse la de que se reconociese la probabilidad de que las líneas de Caen a Cherburgo, con ramal a Saint-Lo, y de Mezidon al Mans, con ramal a Falaise, darían un producto insignificante.

El capital garantizado se fijaba en esta forma:

		Francos.
1.º	Evaluación para la nueva red de 1859	307.500.000
2.º	Intereses y amortización durante el período de construcción, deduciendo los productos de las secciones abiertas sucesivamente a la explotación	37.000.000
3.º	Exceso de gastos, ocasionados especialmente por la elevación del precio de los terrenos y por dificultades excepcionales presentadas al construirse ciertas partes de la red	55.500.000
4.º	Gastos a cargo de la Compañía por las nuevas concesiones	35.000.000
5.º	Cantidades necesarias para el ensanche de las estaciones de la red antigua	55.000.000
6.º	Gastos de construcción de las líneas de Caen a Cherburgo y de Mezidon al Mans	80.000.000
	TOTAL	570.000.000

El capital de la red antigua se evaluaba, después de rectificado, en 560.000.000, y deduciendo los gastos para construcción de las dos líneas citadas y para ensanche de estaciones, quedaba un total de 425.000.000, de los que 150.000.000 estaban representados por 300.000 acciones y 275.000.000 por obligaciones.

El dividendo fijado a los accionistas antes de la transferencia se rebajaba de 35 a 30 francos; añadiendo a la suma correspondiente para las 300.000 acciones el interés y la amortización al 5,75 por 100 de los 275.000.000 de francos de obligaciones de la antigua red y el 1,10 por 100 de los 570.000.000 de la nueva, y dividiendo el total por los 900 kilómetros de la antigua, se llegaba a elevar el producto reservado kilométrico de 27.000 a 34.500 francos.

Según la convención de 1859, el Estado empezaba a participar de los beneficios cuando el producto líquido llegase a 30.000 francos por kilómetro en la antigua red y al 6 por 100 del capital gas-

tado efectivamente en la nueva. Esta cláusula se modificó ventajosamente para el Estado fijando el mismo producto reservado en la antigua red para la participación y para la transferencia.

Esta convención fué aprobada por ley de 11 de Junio de 1863.

COMPANIA DE ORLEANS

También con esta Compañía se celebró una nueva convención. Había concedidos 226 kilómetros y el Estado había de pagar una subvención de 46.000.000, equivalente a la construcción de la infraestructura, conforme a la ley de 1842. Entre las nuevas líneas se clasificaban la de Chateaulin a Landerneau en la antigua red y todas las demás en la nueva, a la que pasaba también la línea de Bretigny a Tours.

El capital garantizado por la convención de 1859, añadiéndole 59.500.000 francos por las concesiones, y deduciendo 84.000.000 por la línea de Bretigny a Tours, se fijaba en 766.000.000. A consecuencia de las modificaciones en la constitución de la red, el producto kilométrico reservado antes de la transferencia en la antigua red bajaba de 27.300 a 26.300 francos, y el producto kilométrico reservado para determinar la participación se rebajaba también de 32.000 a 30.700 francos.

COMPAÑIAS DE P. L. M. Y DEL MEDIODIA

Las convenciones que afectaban a las Compañías París-Lyon-Mediterráneo y del Mediodía resultaron influídas por un acontecimiento que hizo bastante ruido en aquella época.

En 1861, la Compañía del Mediodía había solicitado una nueva concesión para una línea de Cette a Marsella, aunque la Compañía París-Lyon-Mediterráneo tenía una concesión igual y abiertas ya a la explotación varias secciones de su línea. Resultaba, por consiguiente, que la Compañía del Mediodía entraba en la zona de la de París-Lyon-Mediterráneo para hacerle competencia, y aunque el Estado se reservó siempre el derecho de hacer esa clase de concesiones, nunca hasta entonces había hecho uso de él.

La solicitud de esta concesión promovió una lucha violenta entre las dos Compañías, y la Comisión investigadora nombrada por el Gobierno no pudo llegar a ningún resultado porque la mitad de sus miembros defendían a una Compañía y la otra mitad a la otra. Llegóse finalmente a decidir que si el Gobierno otorgaba a la Compañía del Mediodía la concesión solicitada debía, en cambio, otorgar a la de París-Lyon-Mediterráneo la concesión de otra línea de Cette a Burdeos para que la concurrencia fuese igual y recíproca. Llevada la cuestión al Consejo general de Caminos y Canales y al Comité consultivo de ferrocarriles, éstos se opusieron a que se concediese lo solicitado por la Compañía del Mediodía, y ateniéndose el Gobierno a esa opinión, el Ministro de Obras públicas dirigió al Emperador una Memoria que se reprodujo íntegra en la exposición de motivos del proyecto de la ley aprobando la convención con la Compañía París-Lyon-Mediterráneo. Esa Memoria oponía serias dificultades contra el proyecto en cuestión, alegando, por ejemplo, los perjuicios que ocasionaría a la navegación por el Ródano la construcción de un puente que establecía el proyecto, pero lo más interesante en ella es la exposición del criterio del Gobierno que se contiene en los siguientes párrafos:

«Se trata de saber cuál es el alcance del principio que ha guiado al Gobierno en la constitución de las grandes Compañías de ferrocarriles. ¿Ha creado para ellas la organización de la red derechos que el Gobierno esté obligado a respetar a la concesión de toda nueva línea en la extension de su perímetro? Planteada así la cuestión no era dudosa, y el Gobierno tuvo que rechazar una interpretación que sería incompatible con los derechos inalienables del Poder público. Los últimos actos de la Administración prueban, por lo demás, que ésta no ha considerado las redes de las Compañías

como un dominio inviolable, puesto que los ferrocarriles de las Charentes y de la Vendée, que están comprendidas en el perímetro de la Compañía de Orleans se han concedido a nuevas Compañías. Pero si el Gobierno no ha concedido territorios, ha concedido líneas y el tráfico de esas líneas, definidas por sus puntos extremos, es el objeto mismo del contrato celebrado entre él y las Compañias. Poco importa si después de haber concedido un ferrocarril determinado ha conservado la facultad de hacer la misma concesión a una Compañía concurrente; si esta facultad le pertenece, se puede, por lo menos, afirmar que es éste uno de esos derechos extremos que la prudencia y la equidad ordenan que se use solamente con la mayor circunspección y en casos completamente excepcionales. Actualmente, la intención del Gobierno respecto a la concesión a la Compañía del Mediterráneo de la línea de Cette a Marsella, está expresada en todos los actos que han precedido a esa concesión del modo más explícito... Estas manifestaciones se encuentran además en los dictámenes que han precedido a la concesión definitiva hecha en 1852 a la Compañía del Mediodía, y en los documentos relativos a la reunión de las líneas del Gard a la red del Mediterráneo.»

Se desistió, por consiguiente, de la construcción de esa línea que no tenía justificación posible, y en esta situación se modificaron las convenciones con las dos Compañías interesadas en la cuestión.

Compañía París-Lyon-Mediterráneo.—Al celebrarse la nueva convención, la red de esta Compañía era de 4.404 kilómetros. De la antigua red había en explotación 1.462 kilómetros, que habían dado en 1862 un producto bruto por kilómetro de 89.000 francos, y quedaban por construir 153 kilómetros, evaluados en 67.000.000 de francos. De la nueva red había terminados 910 kilómetros, con un producto bruto kilométrico de 36.500 francos, y quedaban por terminar 1.492 kilómetros, evaluados en 569.000.000 de francos.

La nueva convención atribuía a la Compañía la concesión de 1.402 kilómetros, que costarían 524.500.000 francos, con lo que la red llegaría a 5.806 kilómetros, y el capital necesario para su terminación a 1.160.000.000 de francos.

Las nuevas concesiones afectaban a una región muy vasta, y comprendían 27 líneas distintas entre las de Lunel a Arles y Aigues Mortes, la de Marsella a Aix (línea directa), la de Annonay a Saint-Rambert, la de Annecy a Aix, la de Dijon a Chalindrey, la de Clermont a Montbrison, la de Champagnole a Dôle, la de Montpellier a Lodève, etc.

La Compañía se encargaba así, sin subvención, de 294 kilómetros, evaluados en 105.000.000 de francos, y de 1.108 kilómetros, evaluados en 419.500.000 francos, con una subvención de 193.500.000.

El capital garantizado se elevaba a 1.417.000.000 y el producto reservado antes de la transferencia, calculado sobre las bases establecidas en 1859, se rebajaba de 37.600 francos a 37.200, a consecuencia de las modificaciones en las redes. Esta ley fué votada y sancionada el 11 de Junio de 1863.

Durante los debates parlamentarios sobre esta concesión, se manifestó el deseo de que se recurriese a un sistema de ferrocarriles económicos en aquellas regiones que por las dificultades del terreno o por la poca importancia de su industria hubieran de verse privadas, por mucho tiempo, de los beneficios de los ferrocarriles.

Compañía del mediodía.—Toda la antigua red de esta Compañía estaba en explotación, y sus productos no habían dejado de aumentar, hasta el punto de que el dividendo al que se pretendía asegurar en 1859, 35 francos, había llegado a 50. Merced a las nuevas convenciones tuvo que encargarse de toda una serie de líneas de rendimiento muy inseguro, obteniendo a título definitivo la concesión de 352 kilómetros, y al mismo tiempo una subvención del Estado de 53.000.000, y a título eventual

otras líneas, con una extensión de 268 kilómetros. Las obras de infraestructura que el Estado tenía que construir en las líneas de Saint-Girons, de Auch, de Luchon y de Pierrefitte, suponían para él un gasto de 20.000.000. En cambio, la Compañía se comprometía a rescatar la línea de Graissessac a Bèziers, rescate que hizo en 1865 al mismo tiempo que adquiría la línea de Carmaux a Albi.

Para cumplir con todos sus compromisos, la Compañía tenía que disminuir el dividendo de los accionistas, quedando, por consiguiente, modificadas las evaluaciones de 1859 en la siguiente forma:

ANTIGUA RED		Francos.
Evaluaciones en 1859		239.500.000
Aumento de gastos	78.500.000	
Estación de Marsella	12.000.000	
		90.500.000
TOTAL		330.000.000

NUEVA RED		
Evaluaciones en 1859		132.000.000
Aumento de gastos	101.500.000	
Nuevas concesiones	105.000.000	
		206.500.000
TOTAL		338.500.000

A esta última suma había que añadir el precio de la línea de Graissessac a Bèziers.

La cuenta del producto reservado en la antigua red se regulaba para mantener el dividendo de 35 francos, señalado en 1859 del siguiente modo:

	Francos.
798 kilómetros, a 19.500 francos, según la convención de 1859	15.561.000
5,75 por 100 de 90.500.000 francos	5.203.750
1,10 por 100 de 206.500.000 francos	2.271.500
TOTAL	23.036.250

o sea, 28.900 francos por kilómetro.

Este producto kilométrico reservado, debía aumentarse en 14 francos por cada millón afecto al rescate del ferrocarril de Graissessac a Bèziers, y disminuirse en 72 francos por cada millón que no figurase en la cuenta de primer establecimiento sobre la cifra máxima de 330.000.000. Además, debía reducirse desde 1.º de Enero de 1865 hasta la época de la terminación de la nueva red en 200 francos por cada 100 kilómetros de ésta no abiertos a la explotación, sin que la reducción total pudiese exceder de 1.800 francos. En el producto reservado se comprendían los de dos canales explotados por la Compañía.

La cláusula de reparto de los beneficios se modificaba concediendo al Estado la mitad de lo que excediese del 8 por 100 del capital gastado en la antigua red y del que se afectaba a las líneas de la nueva conforme a la convención de 1859, y la mitad de lo que excediese del 6 por 100 del capital en las líneas concedidas por la convención de 1863.

INDICACIONES VARIAS

Por la misma época celebró también el Estado una convención con la Compañía de París-Lyon-Mediterráneo, relativa a los ferrocarriles de Argelia, de la que no tratamos porque los límites de esta obra nos impiden estudiar los ferrocarriles coloniales.

Gracias a las convenciones de 1863, la red de interés general en Francia llegó a tener una longitud total de 20.683 kilómetros, incluyendo 1.359 de concesiones eventuales y 11 de ferrocarriles incluídos en el plan pero no concedidos aún. El capital garantizado era ya entonces de 3.988.500.000 francos, obteniendo el Gobierno, a cambio de esas ventajas concedidas a las Compañías, las que se han visto en las páginas anteriores.

Por esta misma época comenzó también en Francia la construcción de ferrocarriles de interés local, que tanta importancia llegaron a tener en este país, y que han dado lugar a tantos comentarios, críticas y estudios sobre los distintos sistemas seguidos para su construcción hasta el momento actual. Nada se dirá sobre ellos en este tomo, porque se les ha dedicado íntegramente el III, en el que pueden encontrarse todos los datos interesantes legislativos y estadísticos de los ferrocarriles locales franceses, en comparación con los españoles. En cambio, no hay más remedio que dar alguna noticia de la formación de ciertas pequeñas Compañías, y no porque su interés directo lo exija, sino por las consecuencias que su constitución y funcionamiento produjeron más tarde en la política ferroviaria francesa. Entiéndase bien que nos referimos a líneas de interés general, aunque de corta extensión y escasa vida, que se concedieron a pequeñas Compañías.

La construcción de esas líneas, realmente insignificantes, se había considerado desde el primer momento como una empresa aleatoria, y con seguridad poco productiva, pero no hubo más remedio que llegar a su concesión, sea por la necesidad de asegurar las comunicaciones de alguna región, sea porque no faltaron especuladores atrevidos que las emprendieron con el propósito de imponer a las grandes Compañías la necesidad de adquirirlas más tarde.

Ya se ha visto que las leyes de 1860 y 1861, bajo la presión de las regiones que se creían postergadas en las convenciones de 1859, declararon la utilidad pública de 25 líneas, con una longitud total de 1.709 kilómetros. En Junio de 1861 se habían concedido 15.000 kilómetros a título definitivo, de los cuales, unos 9.500 estaban ya en explotación y 2.785 en construcción. Otros 1.668 kilómetros estaban concedidos a título eventual, y a ellos se añadieron los 1.709 de que se ha hecho mención. Tan grande era la impaciencia por la construcción de esas líneas, que una ley de 2 de Julio de 1861 autorizó al Gobierno a construir directamente 375 kilómetros.

No se presentaban para la construcción de esas líneas concesionarios de seriedad, y las grandes Compañías, para encargarse en 1863 de alguna parte de las mismas, habían exigido garantías y subvenciones, de modo que no se podía pensar en imponerles nuevas cargas.

Entre las líneas autorizadas por la ley de 2 de Julio de 1861, estaban comprendidos dos ferrocarriles, el uno de Napoleón-Vendée a Sables d'Olonne, y el otro de Napoleón-Vendée a la línea de Angers a Niort, presupuestados en 6.600.000 francos el primero y 18.200.000 el segundo, siendo la carga del Estado conforme a la ley de 1842 de 13.900.000 francos.

Por decreto de 15 de Septiembre de 1862, se ordenó la subasta de esas dos líneas, con una subvención del Estado de 2.500.000 francos como máximo para la primera, y de 146.000 francos por kilómetro para la segunda, cuya longitud no estaba bien determinada, por no haberse fijado exactamente si enlazaría en Bresouire o en sus inmediaciones. Las proposiciones debían versar sobre la totalidad de las subvenciones, y el pliego de condiciones era igual al adoptado en los demás ferrocarriles de la región, reservando durante diez años un derecho de preferencia en condiciones iguales al concesionario, para una posible prolongación de la segunda línea.

La concesión se adjudicó a una Compañía que rebajaba la subvención en 707.500 francos, y aprobada la adjudicación por decreto de 28 de Febrero de 1863, se fijaron las bases financieras de la nueva Empresa por ley de 4 de Marzo siguiente, formándose así la Compañía de las Charentes.

Esta Compañía había obtenido en 1862 la adjudicación de una red de 296 kilómetros, cuyos gastos de construcción se elevaban a 65.000.000 de francos, de los que el Estado había de pagar

20.495.000 a título de subvención. Posteriormente, la Compañía obtuvo nuevas concesiones, una a título definitivo y otras a título eventual, comprometiéndose el Estado al pago de una subvención suplementaria de 25.100.000 francos. Más adelante se verá cómo esas Compañías y algunas otras todavía menos importantes no pudieron sostenerse y hubieron de renunciar a sus concesiones.

Una ley de 27 de Septiembre de 1867 aprobó la cesión a la Compañía París-Lyon-Mediterráneo de la sección de la línea Víctor Manuel establecida en territorio francés y que se rigió por condiciones especiales. El Estado garantizó un interés del 5 por 100 sobre un capital de 95.600.000 francos necesario para colocar la línea en condiciones normales de servicio.

A fines de 1867 la red general francesa concedida a título definitivo tenía una longitud total de 20.684 kilómetros, de los que 15.690 estaban en explotación. Además, se habían concedido 546 kilómetros a título eventual y había 187 kilómetros de ferrocarriles industriales en explotación y 53 en construcción, 17 de interés local en explotación y 685 aprobados, dando un total general de 22.172 kilómetros.

Las convenciones de 1868-69.

A pesar del número relativamente considerable de Compañías constituídas desde 1860, no únicamente se habían ofrecido, sino que se habían impuesto las nuevas concesiones a las seis grandes Compañías, porque el Estado no podía resistirse a las presiones con que todas las comarcas interesadas exigían nuevas líneas. Por esta razón la ley de 18 de Julio de 1868 decidió que se otorgasen a las Compañías ya existentes las concesiones de 1.464 kilómetros de nuevas líneas de interés general y propuso, además, el estudio y aprobación de otros 1.369 kilómetros.

Las grandes Compañías que sufrían la influencia aplastante del Estado no tuvieron más remedio que satisfacer sus exigencias, pero reservándose, al encargarse de las nuevas líneas, los medios para compensar del modo que pudiesen los nuevos sacrificios que se les imponían. Por esta razón, y a partir de 1868, una nueva serie de convenciones modifican en parte las anteriores, aprovechándose las Compañías de la ocasión para variar ciertas cláusulas alegando error o deficiencia en las evaluaciones anteriores. En esta materia hubo circunstancias que pesaron mucho en la decisión adoptada. Así, por ejemplo, los gastos de adquisición de terrenos excedieron con mucho a los cálculos previos por la exageración de los precios fijados por los jurados de expropiación. Al construirse, por ejemplo, los ferrocarriles de los Pirineos se pagaron los terrenos a precios que oscilaban entre 22.800 a 90.000 francos el kilómetro, y en la línea del Var a la frontera italiana llegaron a costar hasta 272.900 francos el kilómetro, es decir, de 75.000 a 91.000 francos la hectárea, y en esta misma línea el coste de los terrenos en una longitud de 8 kilómetros 200 metros y en los términos municipales de Mónaco y Menton alcanzó la enorme suma de 564.200 francos, o sea, 188.000 francos por hectárea.

Además, según las antiguas convenciones la cuenta de primer establecimiento debía cerrarse al cabo de cinco años, pero la extensión no interrumpida de la red y el aumento de tráfico exigían continuamente nuevas obras complementarias como el establecimiento de la doble vía, ensanche de estaciones, aumento de material móvil, etc., y todos estos gastos, que no se podían llevar a la cuenta de primer establecimiento, no se habían previsto al establecerse el tipo de la garantía y de la totalidad del producto reservado. Por otra parte los salarios habían aumentado sin cesar, contribuyendo a elevar los presupuestos primitivos, y en cambio, los productos cuyo cálculo había servido para distribuir las líneas entre la antigua y la nueva red, no se habían previsto con exactitud. Todas estas consideraciones y el deseo que tenía el Estado de imponer otra vez a las grandes Compañías una porción de líneas nuevas, explican las convenciones de 1868 a 1869.

COMPANIA DEL OESTE

Esta Compañía aceptó la concesión de varias líneas nuevas que ya no se detallan, como tampoco se hará en las otras Compañías, porque construídas todas las importantes, la enumeración de todas las nuevas, de importancia muy secundaria, complicaría sin necesidad el estudio de la política ferroviaria francesa. El total de esas nuevas líneas era de 345 kilómetros, y por su adición a la nueva red y por la insuficiencia de los antiguos cálculos, según demostró la Compañía, se modificó la convención anterior aceptándose las cifras siguientes:

	Francos.
Sobre el máximo de capital garantizado según la convención de 1863, que era de......	570.000.000
se aumentaron:	
Los déficits ya comprobados sobre las evaluaciones de gastos previstos en 1863, o sea......	48.000.000
Gastos admitidos en principio por la convención de 1863, para el ferrocarril de Cintura, salvo determinación ulterior de su cifra exacta......	13.000.000
Por gastos de las líneas nuevas deduciendo una subvención de 50.000.000......	88.000.000
Total......	719.000.000

Los demas aumentos que correspondían a los gastos adicionales, que exigiría más o menos pronto el aumento del tráfico, se fijaban en un máximo de 124.000.000, o sea, 30.000.000 menos que los presupuestados por la Comisión, habiéndose descontado algunas sumas sobre la doble vía y aumento de material móvil en la red antigua.

Como estos gastos adicionales serían consecuencia de hechos posteriores, debía comprobarse exactamente su utilidad y por eso se acordó que no se pudiesen comenzar las obras correspondientes sino con arreglo a proyectos aprobados previamente por decreto dado en Consejo de Estado, concediéndose a la Compañía para ejecutarlas un plazo de diez años, a contar de 1.° de Enero de 1868. De este modo el capital garantizado se limitó a 843.000.000 como máximo.

Consiguientemente había que modificar el producto reservado antes de la transferencia, puesto que era preciso:

	Francos.
1.° Pagar un dividendo de 30 francos a las 300.000 acciones de a 500 francos, o sea......	9.000.000
2.° Atender a las cargas efectivas de las obligaciones de la antigua red, que constituían un capital de 275.000.000 y representaban......	15.400.000
3.° Satisfacer la diferencia de 1,10 por 100 entre el tipo de emisión de las obligaciones, a 5,75 francos, y el interés de 4,65, garantizado por el Estado, para un capital de 719.000.000 correspondiente a la nueva red, que se elevaba a......	7.909.000
Total......	32.309.000

Repartida esta cantidad en 900 kilómetros, representaba un producto kilométrico de 35.900 francos, al que había que añadir 12 francos por millón de gastos complementarios hechos en el plazo de diez años y dentro del límite de los 124.000.000 antes indicados. La cifra de 35.900 francos se debía reducir provisionalmente en 200 francos por cada longitud de 100 kilómetros de la nueva

red a la que no se aplicase aún la garantía de interés, sin que la reducción total pudiese exceder de 2.000 francos.

El derecho de participación a beneficio del Estado comenzaba cuando los productos líquidos reunidos de la antigua y de la nueva red excediesen de la suma necesaria para representar en la primera el producto kilométrico calculado como se ha dicho, y en la segunda cuando excediesen del 6 por 100 de los gastos efectivos de construcción.

Este proyecto de ley presentado a las Cámaras en 1.º de Mayo de 1868, dió lugar a debates muy interesantes. La oposición había arreciado durante el año, y aunque por fin se votó la ley por una gran mayoría el 4 de Julio de 1868, en los discursos de la oposición se manifestaron opiniones que conviene tener en cuenta. Así, por ejemplo, M. de Janzé atacó el sistema de las convenciones de 1859 y 1863, cuyo efecto, a su juicio, había sido hacer de las Empresas una especie de Compañías arrendatarias sin que sus administradores se interesasen en las mejoras, porque la garantía prometida por el Estado les permitía adormecerse en una dulce quietud. El Comisario del Gobierno, M. Gaudin, le contestó que ese reproche era infundado porque las Compañías podían ya prever una era en que aumentasen sus dividendos y hasta repartiesen sus beneficios con el Estado, y recordó la inferioridad de Francia respecto a los países vecinos en cuanto a la densidad de su red en relación con la superficie y con la población, declarando que el único remedio era obligar a las Compañías a que ejecutasen nuevas obras.

Otros oradores exigieron ante todo la rebaja de las tarifas y el Ministro de Obras públicas les contestó que era imposible imponer a las Compañías nuevos gastos y exigirles, al mismo tiempo, que disminuyesen sus ingresos. Según su criterio, la revisión de tarifas debía someterse a la terminación previa de la red, dejando la iniciativa a las mismas Compañías que sabían mejor que nadie lo que les exigía su interés comercial. Mientras tanto muchos diputados seguían reclamando, incluso por medio de enmiendas, nuevas líneas o ramales en beneficio de sus distritos, y aunque muchas veces no obtenían más que promesas, casi siempre esas peticiones encontraban un ambiente favorabilísimo. Este hecho continuamente repetido y puesto en relación con todo lo demás que se dijo y solicitó en ese debate, es muy característico y explica perfectamente la orientación de la política ferroviaria francesa durante toda su historia y en puntos muy interesantes de la misma.

COMPAÑIA DEL ESTE

Las modificaciones introducidas en la convención con esta Compañía fueron insignificantes. Se encargó de la construcción de tres líneas pequeñas con 65 kilómetros de longitud total, de las que dos con 19 kilómetros se incorporaron a la red antigua. La tercera se agregó a la nueva y el Estado se encargó de construir su infraestructura. Para los gastos de ensanches y otros complementarios que se ejecutasen en un plazo de diez años se fijó un máximo de 40.000.000, y el producto kilométrico reservado se evaluó en 29.100 francos. Esta nueva convención lleva la fecha de 11 de Julio de 1868.

COMPAÑÍA PARIS-LYON-MEDITERRÁNEO

El Gobierno concedió a esta Compañía varias líneas nuevas con un total de 249 kilómetros, prometiendo una subvención de 28.400.000 francos. Las líneas se repartieron entre las redes de un modo distinto, pasando a la red antigua la segunda línea de París a Lyon por Nevers y Moulins, procedente de la antigua Compañía del Grand Central, suprimiéndose así todo conflicto de intereses entre esas dos líneas ligadas por su situación geográfica. La longitud de la antigua red pasó de 2.587 a 4.345 kilómetros, y en cambio, la de la nueva se redujo de 3.207 a 1.723. Con esto el capital quedaba modificado en la siguiente forma:

	Francos.
Total del capital garantizado por la convención de 1863.........	1.255.000.000
Reducción a base de la tasación de las líneas que pasaban a la red antigua......	677.000.000
Resta........	578.000.000
Aumentos:	
Los déficits del producto de las líneas del Grand Central........	43.200.000
Y la participación de la Compañía en los gastos de las líneas de Vichy a Thiers y de Thiers a Ambert........	8.800.000
TOTAL........	630.000.000

El plazo de cierre de la cuenta de primer establecimiento se fijaba en diez años.

El producto kilométrico reservado en la red antigua, antes de la transferencia, se modificaba sobre las bases siguientes:

	Francos.
El capital de primer establecimiento de esta red se calculaba en 1863 en........	1.019.000.000
A cuya suma había que añadir:	
1.° La primitiva tasación de lás líneas que pasaban de la nueva red a la antigua........	677.000.000
2.° Los excedentes sobre los primeros cálculos........	309.500.000
3.° La tasación de las nuevas líneas concedidas a la Compañía e incorporadas a la red antigua, excepto la de Salon a Miramas que reemplazaba a la de Salon a Rognac, comprendida ya en el total de los gastos antes evaluados........	18.500.000
TOTAL........	2.024.000.000

Esta suma estaba representada por un capital acciones de 345.000.000 y un capital obligaciones de 1.679.000.000, por lo cual era necesario:

	Francos.
1.° Reservar a las 800.000 acciones, que representan un capital de 345.000.000, un dividendo de 47 francos por acción, o sea........	37.600.000
2.° Atender a las cargas del capital de 1.000.000.000 en obligaciones, o sea........	54.950.000
3.° Asegurar el servicio, a 5,75 por 100, de un capital complementario de 679.000.000, o sea........	39.042.500
4.° Retirar finalmente el 1,10 por 100 del capital de 630.000.000 en que se tasaba la nueva red, o sea........	6 930.000
TOTAL........	138.522.500

cantidad que repartida entre 4.345 kilómetros daba 31.900 francos por kilómetro.

Para los gastos complementarios de primer establecimiento que hubieren de hacerse en el período decenal, antes indicado, se abrió una cuenta hasta el límite de 7.000.000 de francos en la nueva red y 96.000.000 para la antigua, aumentándose el producto reservado a esta red antigua con 13,50 francos por cada millón de obras complementarias que se ejecutasen én ella. Este producto debería disminuirse en 80 francos por cada 100 kilómetros no abiertos a la explotación en la

nueva red, sin que la disminución total pudiese exceder de 1.200 francos. La participación siguió fijándose, a partir del 8 por 100 en la antigua red entendida con arreglo a la convención de 1859, y del 6 por 100 en las otras líneas.

Esta convención recibió fuerza de ley en 18 de Julio de 1868, y fué ratificada por decreto de 28 de Abril de 1869.

COMPAÑÍA DE ORLEANS

La convención celebrada con esta Compañía y aprobada el 26 de Julio de 1868, se refería a la concesión de 180 kilómetros de nuevas líneas, elevándose el capital de establecimiento garantizado de la nueva red a un máximo de 832.000.000 y fijándose el producto reservado en 26.000 francos por kilómetro, dándose un dividendo de 51,30 francos por acción. Para las obras complementarias de la nueva red se estableció un máximo de 22.000.000, lo que podía aumentar el producto reservado en 6 francos por kilómetro y por millón gastado efectivamente.

COMPAÑÍA DEL MEDIODÍA

Esta Compañía aceptó por la convención de 1.° de Agosto de 1868 la concesión definitiva de tres líneas nuevas y la eventual de otras cuatro, con un total de 327 kilómetros que se incorporaron a la nueva red. El máximo del capital garantizado, que se había fijado en 1863 en 338.500.000 francos, se elevó de este modo a 456.000.000, y el producto kilométrico reservado en la antigua red, antes de la transferencia, se elevó de 26.300 a 28.010 francos. También en esta Compañía se preveían las obras complementarias para la red antigua durante el período decenal de clausura de cuentas y dentro de un máximo de 30.000.000.

Cuando se sometió esta convención a las Cámaras, hubo quejas muy vivas porque la Compañía había conseguido hacerse dueña del Canal del Mediodía y del canal lateral del Garona, pero el ponente hizo notar que a pesar de ese monopolio, la Compañía tenía tarifas inferiores a las de las otras y sólo ligeramente superiores a las de los transportes por agua. Los adversarios de la Compañía pidieron que se la expropiase de los canales, o por lo menos, que se comprasen éstos, pero el Gobierno no accedió. En cambio, la Compañía del Mediodía solicitó la autorización de reducir a 0,01 francos por kilómetro y tonelada la tarifa para las mercancías de quinta clase y a 0,0035 la de los abonos de cuadra. Estas tarifas se aprobaron por decreto de 20 de Septiembre de 1868.

COMPAÑÍA DEL NORTE

En el mismo año 1868 entabló el Gobierno negociaciones con esta Compañía que no obtuvieron resultado hasta el año siguiente, después de largas discusiones. La Compañía se encargó de la construcción de tres líneas que se citan por ser de alguna importancia y fueron las de Arras a Etaples, Béthune a Abbeville, y Luzarches a Pontoise, con un total de 213 kilómetros. El Estado se encargaba de la infraestructura, tasada en 24.500.000 francos, siendo de cuenta de la Compañía las obras de superestructura que se evaluaban en 34.000.000. También se modificaba la distribución de las líneas entre las dos redes, pasando los ferrocarriles de Boulogne a Calais, de Ermont a Argenteuil y de Pontoise a la línea de Creil de la red moderna a la antigua, en la que efectivamente estaban enclavadas. También se incorporaban a ella las nuevas líneas, excepto la de Arras a Etaples que formaba parte de la nueva.

La longitud de la red antigua se elevaba así a 1.220 kilómetros y la de la nueva a 651.

	Francos
El máximo de capital garantizado que se había fijado en 1862 en..	178.000.000
se aumentaba:	
1.º Con los suplementos de gastos cuya necesidad se había manifestado durante los trabajos en........	26.000.000
2.º Con el gasto correspondiente al ferrocarril de Arras a Etaples.	24.000.000
TOTAL............	228.000.000
Deduciéndose, en cambio:	
Por los gastos de las tres líneas transferidas a la antigua red. ...	28.000.000
RESTA	200.000.000

El producto reservado en la antigua red se había fijado en 1862 en 35.500 francos por kilómetro, para un gasto de 444.875.000 francos en la red antigua, y 178.000.000 en la nueva. Ya se ha visto que el gasto para la nueva red se elevaba a 200.000.000 de francos, el de la antigua a 542.000.000, de los que 28.000.000 correspondían a las líneas procedentes de la nueva red, 10.000.000 eran para las nuevas líneas y 60.000.000 para hacer frente al déficit de los cálculos primitivos, de modo que el nuevo producto reservado se estableció en esta forma:

	Francos.
Dividendo de 50 francos a 525.000 acciones, que habían producido 231.875.000 francos..	26.250.000
Cargas de las obligaciones de la red antigua, 0,055 × 310.125.000...	17.056.875
Diferencia de 0,85 francos por 100 entre el tipo de las negociaciones, o sea, 5,50 francos, y el interés garantizado, de 4,65 francos, para 200.000.000 de francos..............................	1.700.000
TOTAL........................	45.006.875

cantidad que repartida entre 1.220 kilómetros, daba 36.900 francos por kilómetro.

Se proyectaban, además, varias obras en la red antigua por una cifra máxima de 65.000.000 de francos que deberían construirse durante el período decenal para el cierre de las cuentas. El producto reservado kilométrico se aumentaba en $\frac{25.000}{1.220} = 45$ francos por millón de gastos hechos en virtud de esta disposición. Este producto debía disminuirse en 200 francos por cada 100 kilómetros de la nueva red no abiertos a la explotación.

En cuanto al reparto de los beneficios debía comenzar, según el contrato de 1862, cuando el producto líquido de la explotación llegase a 48.700 francos por kilómetro en la antigua red, y representase el 6 por 100 del capital efectivamente gastado en la nueva.

	Francos.
La suma total así reservada antes del reparto a los 1.095 kilómetros de la antigua red se elevaba a................	53.326.500
Añadiéndose el 6 por 100 del capital de 28.000.000 por las líneas transferidas de la nueva a la antigua red, del exceso de gastos de 590.000.000, comprobado en la antigua red, y de la tasación de 10.000.000 por las nuevas concesiones	5.820.000
TOTAL.................................	59.146.500

o sea, 48.500 francos por kilómetro.

La ley no fué ratificada hasta el 22 de Mayo de 1869, después de haber sido bastante modificado el proyecto. La longitud de la red antigua se redujo de 1.220 a 1.174 kilómetros; el capital obligaciones de esta red antigua se fijó en 303.125.000 francos, y el producto total reservado antes de la transferencia, que se había calculado en 45.006.815, debía reducirse, por la parte correspondiente al interés y a la amortización, al 5,50 por 100 en una cantidad de 2.000.000 de francos. Quedaba, por consiguiente, así reducido a 44.896.875 francos y el producto kilométrico reservado a 38.240. La participación del Estado en los beneficios se fijaba para la antigua red a partir de un producto kilométrico que excediese de 50.275 francos.

INDICACIONES VARIAS

En los apéndices se incluye un cuadro que da la situación exacta de las seis grandes Compañías, como se deduce de las convenciones de 1868 y 1869, detallando los gastos de primer establecimiento de cada red y los compromisos de garantías suscritos por el Estado.

Para completar la historia de la red de interés general, antes de 1870, hay que decir algo sobre la Compañía del Nordeste, que definitivamente quedó constituída por decreto de 22 de Mayo de 1869, concediéndosele 302 kilómetros de líneas de interés general en los departamentos del Norte, del Pas de Calais y del Aisne. El Estado le garantizó por cincuenta años un producto del 5 por 100 sobre la mitad del capital de establecimiento, garantizando el mismo interés sobre la otra mitad los departamentos interesados. Este capital de establecimiento no debía exceder de 150.000 francos por kilómetro y los gastos de explotación que habían de figurar en la cuenta para el cálculo de la garantía, se fijaban en un máximo kilométrico de 8.000 francos. La garantía no empezaría a contarse para cada línea hasta el 1.° de Enero del cuarto año a partir de su terminación completa.

Hasta entonces el interés del capital debería sacarse, como en las otras líneas garantizadas, de los productos de las líneas ya abiertas a la explotación, y en caso de insuficiencia, debían llevarse a la cuenta de primer establecimiento.

Las cifras de kilómetros abiertos a la explotación al terminar el período que estamos estudiando, fueron los siguientes:

En 1865	515
En 1866	950
En 1867	1.178
En 1868	535
En 1869	713

En 31 de Diciembre de 1869 había 16.938 kilómetros en explotación que habían costado 7.952.900.000 francos. Las Compañías habían contribuído con 6.998.600.000, el Estado con 1.122.900.000, y los departamentos y municipios con 31.400.000. De esa extensión total de la red, las seis grandes Compañías explotaban 16.396 kilómetros.

Los primeros años después de la guerra franco-prusiana

(1870-1875)

La guerra de 1870 entre Francia y Alemania encontró los ferrocarriles franceses rigiéndose por el régimen que acaba de indicarse, y con un desarrollo y vitalidad que pueden deducirse del estudio de algunas cifras que se dan a continuación.

El 1.° de Enero de 1870, la red francesa tenía la siguiente extensión:

	Kilómetros
Ferrocarriles de interés general	16.938
— — local	173
— industriales	193
TOTAL	17.304
En construcción o aprobados:	
Ferrocarriles de interés general	7.490
— — local	1.390
— industriales	46
TOTAL	8.926

Para la construcción de las líneas de interés general las Compañías habían empleado un capital de 6.798.615.000 francos, los departamentos o municipios 31.430.000, y el Estado había adquirido compromisos por una suma de 1.122.840.000. El gasto total de primer establecimiento había sido, pues, de 7.952.885.000. Hay que añadir otro gasto de 27.000.000 para los ferrocarriles de interés local, incluyendo una subvención del Tesoro de 2.000.000 en números redondos y la participación de los departamentos, municipios y particulares, que era de 5.250.000 francos próximamente. Los ferrocarriles industriales representaban por su parte un gasto total de 27.000.000 en números redondos.

Los productos brutos totales de los ferrocarriles de interés general se elevaban a 704.599.694 francos, con un producto neto de 384.850.534. Los distintos impuestos sobre ferrocarriles habían hecho ingresar en el Tesoro una suma de 57.055.781 francos, de los que 32.940.207 procedían del impuesto sobre la gran velocidad, lo que aseguraba a los 1.123.000.000, que era el capital comprometido por el Estado, un interés de 5,8 por 100.

En 1869 el tráfico de viajeros representaba un total de 4.107.000.000 de kilómetros recorridos al precio medio de 0,054 francos por kilómetro, y el tráfico de pequeña velocidad ascendía a 6.271.000.000 de toneladas kilométricas al precio medio de 0,061 francos por kilómetro. Durante el segundo Imperio el aumento de la red de ferrocarriles había sido de 13.918 kilómetros, y precisamente cuando una Comisión investigadora creada por una decisión imperial de 2 de Marzo de 1870 se ocupaba con mayor actividad en estudiar la situación de los ferrocarriles, estalló la guerra, paralizando todos sus trabajos, así como la construcción de las líneas no terminadas todavía.

La guerra produjo muchas sorpresas y desencantos en cuanto a la explotación de los ferrocarriles. Los autores franceses y extranjeros coinciden unánimemente, y quizá con más energía y acritud aquéllos que éstos, en señalar las deficiencias y la imprevisión de la organización militar francesa que no había preparado convenientemente los ferrocarriles para el caso de una guerra. Desde el primer momento se produjeron por todas partes quejas muy justificadas sobre la imperfección de los medios de transporte de tropas y de material, a causa, entre otras cosas, de la insuficiencia del material móvil. En la liquidación de responsabilidades que sigue siempre a todo desastre nacional, se culpó y no poco a las Compañías, a las que se acusó de haber pospuesto los intereses de la patria a los suyos comerciales; pero aún se culpó mucho más al Estado, entendiendo que todos sus defectos observados dependían de la falta absoluta de preparación en tiempo de paz y de la carencia de un plan de movilización.

Ajustada la paz se quiso reorganizar todo en Francia para reparar los errores del pasado, y un decreto de 14 de Noviembre de 1872 creó otra nueva y numerosa Comisión encargada de regular todas las cuestiones relativas al empleo militar de los ferrocarriles y de centralizar la dirección de los transportes cuando las circunstancias lo exigiesen. Los trabajos de esta Comisión sirvieron de base,

más tarde, a la ley de 3 de Julio de 1877 sobre las requisiciones militares. Esta ley coloca en caso de movilización todas las Compañías de ferrocarriles bajo la autoridad directa del Ministro de la Guerra, disponiendo así el Estado de todo el material y personal de las Compañías.

Durante el período de 1870 a 1875, la red francesa de ferrocarriles siguió desarrollándose y se construyeron y concedieron nuevas líneas, ensayándose también nuevos procedimientos de transporte para responder a las exigencias crecientes del tráfico. Pero al mismo tiempo, las nuevas capas sociales, como Gambetta las había llamado, entraron en la vida pública, y resucitando opiniones que se creían ya desaparecidas para siempre, volvieron de nuevo a aparecer todas las teorías referentes a los ferrocarriles y otra vez se puso a discusión la gran cuestión ferroviaria.

Entre las primeras medidas referentes a los ferrocarriles que se tomaron por esta época, está el nuevo impuesto establecido por la ley de 16 de Septiembre de 1871 sobre todos los transportes en gran velocidad, cuyo tipo se fijó en un 10 por 100 que se añadía al 12 que ya pagaban, elevando, por tanto, y a causa de las décimas adicionales, los impuestos, en la proporción de 100 a 123,2. A este impuesto siguió el del 5 por 100 sobre los transportes en pequeña velocidad, establecido por la ley de 21 de Marzo de 1874: este último desapareció muy pronto, en 1.° de Enero de 1878, a causa de los perjuicios que ocasionaba.

La investigación sobre los ferrocarriles de que antes se ha hablado, ya la había propuesto en las primeras sesiones de la Asamblea nacional, el 19 de Febrero de 1871, M. Barthélemy Saint-Hilaire, y aunque pareció por entonces prematura, dió lugar a una Memoria muy sumaria de M. Bastid. En este informe, presentado en 11 de Marzo de 1871, se hacía constar, en primer lugar, que el 23 de Febrero de aquel mismo año, de los 17.546 kilómetros de ferrrocarriles franceses en explotación, 7.122 estaban ocupados por el enemigo, comprendiendo en esa cifra la red del Este completa. En seguida se precisaban los perjuicios que habían sufrido las distintas Compañías y que eran los siguientes:

COMPAÑÍA DEL ESTE	
Destrozos....................................	30.000.000 fr.
Máquinas en poder del enemigo.....................	200
Vagones en poder del enemigo....................	3.000
COMPAÑÍA P. L. M.	
Destrozos....................................	4.000.000 fr.
Vagones en poder del enemigo....................	300
COMPAÑÍA DE ORLEANS	
Destrozos....................................	1.500.000 fr.
Máquinas en poder del enemigo.....................	1
Furgones en poder del enemigo.....................	30
COMPAÑÍA DEL OESTE	
Destrozos....................................	15.000.000 fr.
Máquinas en poder del enemigo.....................	6
Vagones en poder del enemigo....................	150
COMPAÑÍA DEL NORTE	
Destrozos....................................	6.000.000 fr.

Todas estas cifras eran, naturalmente, sólo aproximadas y prescindían de las redes departamentales. El plazo necesario para las reparaciones se calculaba en quince días para una habilitación provisional y en toda una campaña para la reparación definitiva.

A todos estos perjuicios, que pudieran llamarse directos, se añadía la disminución de productos ocasionada por la guerra, sobre la cual daba también algunos datos.

Examinando en seguida los recursos que presentaban los ferrocarriles para la guerra, su funcionamiento durante la que acababa de terminar y las reformas que debían introducirse en la materia, señalaba los maravillosos resultados obtenidos en algunos casos, como por ejemplo, el transporte en treinta hóras del ejército del General Vinoy y la concentración en el Mans en tres días de un ejército de 100.000 hombres; pero al mismo tiempo citaba hechos numerosos que habían contribuído a paralizar los ferrocarriles, especialmente las contraórdenes, las requisiciones abusivas, las competencias entre autoridades de distintos órdenes, la inmovilización de muchos vagones por la Intendencia que los utilizaba como almacenes, y la acción descuidada y desordenada de los Comités locales, señalando la necesidad de remediar estos males por medio de serias reformas y especialmente por una dirección más fuerte. Finalmente llamaba la atención de los Poderes públicos sobre los inconvenientes que había traído la insuficiencia de las líneas transversales y sobre la posibilidad de crear, llegado el caso, ferrocarriles de campaña como lo habían hecho los alemanes en algunas semanas entre Herning y Pont-à-Mousson en una longitud de 30 kilómetros.

El 7 de Diciembre del mismo año 1871, M. Wilson y otros tres colegas suyos presentaron a la Asamblea una proposición para que se nombrase una Comisión de quince miembros, encargada de hacer una información sobre las mejoras que debían aportarse al servicio del transporte de mercancías por ferrocarriles. Al día siguiente, M. Claude y otros treinta diputados formularon una proposición análoga, pero elevando a 30 el número de miembros de la Comisión y asignándole por objeto el proceder a una investigación sobre la situación de los medios de transporte en Francia y sobre la tarificación de las mercancías, y presentar un proyecto de ley sobre los caminos y medios a propósito para traer la pronta mejora de los medios de transporte y la rebaja de las tarifas.

En nombre de la Comisión dictaminadora de estas dos proposiciones, M. de Clercq aceptó el nombramiento de una Comisión parlamentaria de 30 miembros, encargada de proponer urgentemente a la Asamblea las medidas inmediatas que debían tomarse para disminuir, en lo posible, los sufrimientos causados por la crisis actual y de realizar una información detenida sobre el régimen general de los ferrocarriles.

Aprobada esta cónclusión por la Asamblea, se nombró la Comisión, de la que fué nombrado presidente M. Raudot, y ya en 5 de Enero de 1872, M. de Clercq pudo presentar un breve informe sobre el resultado de sus primeros trabajos. Según ese informe, la obstrucción de los ferrocarriles se debía a razones más fuertes que la voluntad y la previsión humanas. Las Compañías habían hecho grandes esfuerzos y estaban dispuestas a imponerse patrióticamente nuevos sacrificios, pero las causas principales de la perturbación eran: la falta de material después de firmarse la paz, la afluencia de mercancías facturadas en las estaciones para reemplazar los aprovisionamientos que se habían agotado durante un largo período de inactividad comercial, la desorganización del personal, la destrucción de algunas estaciones y de un gran número de obras de fábrica, la insuficiencia de las vías navegables, la conducta del público que no retiraba a tiempo las mercancías e inmovilizaba así los vagones, etc. Para remedia resta situación se proponían algunas disposiciones transitorias que se aplicaron en parte.

El 3 de Febrero de 1872, MM. Laurier, Gambetta, Rouvier, Brisson, Challemel-Lacour, Lepère, Goblet Tirard y otros 27 miembros de la Asamblea nacional, presentaron un proyecto de ley para el rescate de los ferrocarriles y su utilización, como prenda hipotecaria en el empréstito de francos 3.000.000.000 que había de emitirse para la liberación del territorio. Los autores de este proyecto colocaron así en otro terreno la cuestión del rescate, enlazándola con la de la liberación del territorio. De los 35 diputados que firmaron esta proposición casi todos fueron más tarde ministros, pero la inmensa mayoría habían cambiado de opinión sobre el rescate.

El Ministro de Hacienda, M. Pouyer-Quertier, colocada la cuestión en ese terreno, no discutió en principio el rescate de las líneas por el Estado; solamente hizo notar que toda esa perturbación en el régimen de los ferrocarriles, cuyos títulos representaban una parte tan grande en el crédito de Francia, perjudicaría al crédito del mismo Estado y, por lo tanto, dañaría para la liberación del territorio. El proyecto fué retirado por sus autores el 19 de Febrero. Evidentemente esta medida era acertada, porque estando todavía una gran parte de la red en manos de los alemanes, no era posible utilizarla como garantía hipotecaria.

Un año antes de esa proposición, el 14 de Junio de 1871, M. Raudot, autor de un libro titulado *La decadencia de Francia*, había propuesto a la Asamblea nacional hacer en lo sucesivo perpetuas las concesiones de ferrocarriles. Este era, según él, el único medio de librar en adelante a los concesionarios de todas las trabas que procedían de una intromisión exagerada de la Administración en el estudio de sus proyectos, en la ejecución de sus obras y en la organización de su explotación, de librarles de los transportes gratuitos o a precio reducido, de reanimar su actividad asegurándoles la perpetuidad de su propiedad, de seguir en estas cosas el ejemplo de Inglaterra y de volver a los procedimientos del reinado de Enrique IV, y a cambio de estas ventajas de suprimir todo socorro pecuniario del Estado a las Compañías. Según Raudot, las anualidades pagadas a éstas, las garantías de interés y las subvenciones a los ferrocarriles de interés local, que se elevaban a 71.000.000 en el presupuesto de 1871, no representaban todas las cargas reales, porque la transformación en anualidades había traído la reducción de la cifra actual de gastos.

La Comisión de iniciativa manifestó el 26 de Julio de 1871, por medio de su ponente M. Arthur Legrand, la opinión de que no debía tomarse en cuenta esa proposición. Juzgaba imposible la Comisión que se dejase de vigilar y reglamentar una industria que interesaba a la generalidad de los ciudadanos, y que por la fuerza de las cosas se sustraía a las leyes de la concurrencia. La perpetuidad de las concesiones y la libertad absoluta en la construcción y explotación no compensaban para las Compañías la supresión de toda ayuda financiera. Hacía notar, además, que convenía separar del debate las cantidades pagadas a título de garantía de interés, porque eran simples anticipos reembolsables con intereses y sobre la prenda del valor del material móvil. En cuanto a las subvenciones, el Estado las recuperaría por el aumento de sus productos y la reducción de sus gastos, como había ocurrido en 1869, en que el impuesto sobre los transportes en gran velocidad, el concierto para el timbre de los títulos, la contribución sobre los valores mobiliarios, sobre las traslaciones y sobre los sellos de los recibos, habían producido 57.000.000 de francos. Las franquicias concedidas en favor de los servicios públicos habían producido una economía que se elevaba a la misma cantidad, de modo que el beneficio del Tesoro había sido de 114.000.000 de francos, o sea, de 7.000 francos por kilómetro. El importe de las subvenciones que debían compararse con él era de 1.770.000.000, de los cuales se habían pagado solamente 1.000.000.000. La participación del Estado en los gastos de primer establecimiento no había tenido hasta entonces nada de exagerado porque no había excedido del 17 por 100 de esos gastos. Para lo sucesivo sólo el Poder legislativo podía declarar la utilidad pública de las obras de interés general, y no convenía prohibirle por anticipado que tomase aquellas determinaciones cuya necesidad impusiesen las circunstancias. Prescindiendo de las demás consideraciones, la perpetuidad no facililitaría las concesiones, porque bastaba una anualidad de 0,0004 francos para amortizar un franco de capital en noventa y nueve años, y un negocio que no pudiese soportar una carga tan moderada, evidentemente no era viable. Al renunciar a las concesiones temporales se renunciaba por el mismo hecho a las ventajas de la retrocesión de los ferrocarriles al Estado.

Cuando el empréstito nacional se realizó con el éxito que es sabido, Francia recobró la confianza en sí misma y se abandonó la idea de conceder nuevas ventajas a las Compañías de ferrocarriles,

o, por el contrario, de aumentar el crédito del Estado con una operación de rescate, y en lugar de hacer experiencias se continuó la construcción de la red.

La Comisión investigadora, a la que Kaufmann no puede dejar de acusar de cierta parcialidad, defendió hábilmente su manera de ver, protegiendo los intereses de las grandes Compañías que prestarían servicios tanto mayores para el desarrollo de la red cuanta más libertad tuviesen. Creía también la Comisión que si se favorecía una concurrencia costosa se malgastarían las fuerzas que podían emplearse mejor para el servicio del público, y el Estado se vería obligado entonces, para atender a esas necesidades, a realizar enormes sacrificios.

Esta opinión se manifestó especialmente cuando una nueva Compañía solicitó la concesión de una línea directa de Calais a Marsella. Los argumentos que se invocaban en favor de esta concesión eran que los ferrocarriles existentes eran insuficientes, sobre todo en la dirección Norte-Sur; que sólo la concurrencia podía mejorar esta situación; que sin una línea directa de Calais a Marsella, el tránsito de Inglaterra hacia Oriente lo perdería Francia y lo recogería Alemania; que la concesión no exigiría ni garantía de interés ni subvención; que el capital procedería, en su mayor parte, del extranjero, y no únicamente no se perjudicarían los intereses del Estado y de las Compañías existentes, sino que éstas verían aumentar su tráfico mientras el público salía ganando con la notable economía de tiempo que realizaría la nueva línea y con el confort y la seguridad que producirían en ella los perfeccionamientos que habían de introducirse.

La Comisión estudió detenidamente la cuestión, y la opinión de la mayoría quedó consignada en un estudio muy interesante hecho por M. Cezanne, que lleva la fecha de 3 de Febrero de 1873.

Comenzaba este informe haciendo observar que no podía esperarse la supresión absoluta de las crisis industriales por la multiplicación de los medios de transporte, y que sería un error económico intentar la acumulación de todos los medios de acción e instrumentos de trabajo que permitiesen hacer frente de pronto a cualquier exigencia excepcional. Resultaría de aquí una inmovilización de los capitales más desastrosa que las mismas crisis. Pero aun prescindiendo de las crisis propiamente dichas, había que reconocer que la red francesa presentaba un gran número de lagunas y, en ciertos puntos, secciones sujetas evidentemente a obstrucciones. París, que tenía aseguradas sus relaciones con el Norte de Francia, no las tenía con el Sur, y era preciso proporcionarle, por este lado, todas las facilidades del tráfico.

En cuanto a la concurrencia, afirmaba el Ponente, que aunque conocía muy bien los buenos resultados obtenidos en Inglaterra y en América, no ignoraba tampoco las experiencias que se habían hecho en Francia sobre este particular. ¿Quién no se acordaba de aquellas dos poderosas Compañías de transportes, que teniendo su domicilio en París, explotaban antes, simultáneamente, todos los caminos importantes de Francia, las «Mensajerías nacionales» y las «Mensajerías Laffite y Caillard»? Los accionistas, la razón social, los empleados, todo era diferente; pero ¿se hacían concurrencia las Compañías? Sus coches salían a la misma hora, relevaban en los mismos sitios, llegaban al mismo tiempo, percibían la misma tarifa, y no se distinguían más que por algunos rasgos de la pintura exterior. No había, por consiguiente, concurrencia; había acuerdo, concierto, buena armonía, y hasta podía decirse que asociación y coalición permanente. Por lo demás, seguía diciendo, la concurrencia tiene sus leyes como cualquier otro fenómeno, y la primera condición de su existencia es que no haya interés ni facilidad en hacerla cesar.

Señalaba en seguida M. Cezanne las coaliciones que constantemente se producen. Se ve sindicarse a los concurrentes, y entonces cesa la competencia porque encuentra límites que le son impuestos por la fuerza de las cosas y por la misma libertad que se deja a los intereses. La única concurrencia eficaz que se puede oponer a los ferrocarriles, es la de las carreteras, para pequeñas distancias y con cargas moderadas, y para los grandes transportes, las vías navegables interiores o marítimas.

Por eso se ve que, tanto en el interior de Francia como a lo largo de los canales y de las costas, todo un pueblo de carreteros, barqueros y marinos de cabotaje, tienen en jaque a las Compañías de ferrocarriles. Es, pues, un deber imperioso para los representantes del país, velar por la conservación y mejora de las vías navegables, para activar esta saludable concurrencia que resulta para los ferrocarriles de la imposibilidad de establecer un concierto con tantas personas y con instrumentos de transporte tan variados.

Declaraba en seguida el Ponente, que la experiencia del Grand Central y del Nordeste era a propósito para aclarar este punto. Todo espíritu sin prevenciones, decía, y que se someta en estas materias tan difíciles a interrogar concienzudamente los hechos sin dejarse alucinar por palabras sonoras, reconocerá que la primera necesidad de dos Compañías industriales en competencia, es la de vivir de modo que, si no hay tonelaje para las dos, será preciso por una elevación de tarifas, buscar por lo menos el ingreso para las dos.

En cuanto al tráfico de tránsito de Inglaterra para Oriente, demostraba que no debían hacerse ilusiones sobre su importancia en el tráfico de mercancías, porque todo el de gran volumen, abarcando la totalidad del de pequeña velocidad, se haría siempre por mar. La verdadera necesidad de una vía rápida entre el Norte y el Mediodía era para los viajeros que se dirigían hacia Brindisi atravesando el Saint-Gothard o el Mont-Cenis, y no ofrecía la menor duda que la Compañía París-Lyon-Mediterráneo podía aportar a esas líneas todos los perfeccionamientos de confort necesarios.

Examinaba en seguida M. Cezanne las condiciones financieras de la Empresa. Los solicitantes evaluaban los gastos en 430.000.000 de francos para 1.083 kilómetros, lo que daba un coste kilométrico de 425.000 francos, muy inferior al que se había observado en el ferrocarril de París a Marsella, que había sido de 750.000. A pesar de los progresos realizados en la técnica de la construcción, evidentemente era inadmisible una diferencia tan grande, tanto menos, cuanto que la línea se debía construir en condiciones extraordinarias de perfección, únicas que la podían justificar, y que los sitios mejores estaban ya ocupados casi por completo por otros ferrocarriles, por lo que el trazado habría de encontrar terrenos más accidentados, a lo que se añadía el alza de los salarios y de los precios de muchos materiales. Por todas estas razones, M. Cezanne evaluaba el coste kilométrico en 600.000 francos.

La Memoria no negaba, en modo alguno, la posibilidad de reunir los capitales necesarios para la Empresa. En efecto, los gastos hechos por las Compañías en la totalidad de la red francesa daba un interés del 5,46 por 100, a pesar de que se habían añadido algunas líneas económicamente muy malas. Pero la nueva línea no podría vivir sin perjudicar considerablemente a las demás Compañías y al Estado. Era imposible, en efecto, que pudiera establecerse paralelamente a la arteria principal de que se nutrían dos grandes redes, una derivación que efectuase un drenaje de 60.000 francos por kilómetro y por año sin empobrecer esa arteria. El Estado, que estaba directamente interesado por sus garantías y por sus subvenciones en la prosperidad de las grandes redes, se encontraría, por lo tanto, en situación difícil. Pretendían los autores del proyecto, que su línea daría un desarrollo inesperado al tráfico general, y que, por lo tanto, las líneas antiguas no sufrirían nada con la competencia; pero las experiencias anteriores contradecían estas afirmaciones, porque a pesar de la construcción de numerosos afluentes que aportaban su tráfico a las líneas principales, el progreso había sido muy lento, no excediendo la proporción del 3,03 por 100 en el Norte, y del 2,03 en París-Lyon-Mediterráneo. Además, en el momento en que se decidía en Francia la construcción de 7.400 kilómetros de nuevas líneas, sin contar los 5.000 ó 6.000 que además se reclamaban, era imposible consagrar una suma de 600.000.000 a la construcción de la línea de Calais a Marsella, suscitar una competencia peligrosa a dos redes, e imponer en definitiva al Tesoro una carga de garantía de muchos millones. En cuanto a las ventajas materiales eran, según el Ponente, insignificantes, reducién-

dose a un acortamiento de 110 kilómetros, en una longitud de 1.061, y como el trazado de la nueva línea exigiría muchas obras de fábrica y rampas y pendientes muy pronunciadas, la imperfección del perfil produciría una reducción notable en la carga y la velocidad de los trenes, no llegándose, por lo tanto, a las dos horas de economía en un trayecto de veintiuna, que de otro modo podrían obtenerse. La única ventaja, bien pequeña, era el perfeccionamiento en el material de los trenes, que podían también realizar las otras Compañías.

Por todas estas razones se renunció a crear esa concurrencia a las grandes Compañías que conservaron un monopolio, si no de derecho, por lo menos de hecho.

Tampoco tuvo mejor éxito otra proposición para la perforación del Simplón, presentada el 5 de Abril de 1873 por MM. Baragnon, Sadi-Carnot y Gambetta, que solicitaban se concediese al Gobierno un crédito anual de 4.000.000 durante doce años con ese objeto. Los autores de esa proposición recordaban, en la exposición de motivos, que sólo los acontecimientos habían impedido que se realizase ese proyecto, y que el interés del mismo había aumentado para Francia, por la necesidad de buscar compensaciones a sus desgracias en el terreno económico. También esta proposición pasó a informe de la Comisión investigadora sobre ferrocarriles, y M. Cezanne fué igualmente su Ponente.

Después de algunas consideraciones sobre los distintos pasos a través de los Alpes, examinaba en su informe cuál sería la línea natural que repartiese el tráfico entre el que se hubiese de efectuar por el Mont-Cenis y por el Saint-Gothard, y cómo esta línea podría modificarse por la apertura del Simplón. Demostraba M. Cezanne, que el Mont-Cenis tenía asegurado todo el tráfico francés hacia Italia, tanto si procedía de París como de Boulogne, mientras que la línea del Saint-Gothard podía contar con todo el tráfico de Bélgica y Alemania. La divisoria del tráfico entre los dos pasos de los Alpes coincidía fundamentalmente con las fronteras políticas, y por consiguiente, la apertura del Simplón necesariamente había de perjudicar a la línea del Mont-Cenis.

En cuanto al tráfico entre Inglaterra, Egipto y Oriente, no tendría ninguna importancia por las grandes ventajas del transporte marítimo. Antes de abrirse el Canal de Suez, el ferrocarril de Alejandría a Suez no transportaba las mercancías a pesar del enorme rodeo de la navegación por el Cabo de Buena Esperanza y el ferrocarril del istmo de Panamá no había evitado la navegación por el Estrecho de Magallanes.

Además, como en la línea del Ródano al Mont-Cenis, el producto bruto no excedía de 40.000 francos por kilómetro, era preciso cuidarse mucho de no rebajar este rendimiento.

Estas conclusiones de M. Cezanne hicieron que se rechazase el proyecto a pesar de los esfuerzos de una oposición muy hábil que conocía las buenas disposiciones de Suiza respecto a este ferrocarril.

A pesar de los ataques violentos y apasionados que se dirigieron contra ellas, las grandes Compañías, que habían encontrado defensores convencidos en el seno de la Comisión, habían continuado la construcción de su red. A su lado se habían formado pequeñas Compañías, pero, a pesar de eso, seguían reclamándose nuevas líneas, y fué preciso, por lo tanto, negociar nuevas convenciones, manteniendo, sin embargo, la misma orientación que en 1859 y 1868.

La Compañía del Este era la que más había sufrido durante la guerra. A consecuencia de la cesión de la Alsacia Lorena, su red quedó disminuída en 464 kilómetros de la red antigua, todos en explotación, y en 279 en explotación y 97 en construcción de la red nueva. Como estas líneas eran de propiedad privada se cedieron por compra, estableciéndose en el Tratado de Francfort, de 10 de Mayo de 1871, que el Estado francés ejercitaría su derecho de rescate en las líneas de Alsacia Lorena, a fin de poderlas ceder a Alemania mediante una suma de 325.000.000 de francos, que se descontarían de la indemnización de guerra de 5.000.000.000. Esta disposición presentaba dificultades para el Estado francés, porque según el pliego de condiciones, el rescate no podía operarse en una



parte de la red solamente, pero como era imposible proceder al rescate de toda ella, el Gobierno, forzado por las circunstancias, tuvo que entrar en negociaciones con la Compañía.

Se convino, por consiguiente, que el Estado entregaría a la Compañía un título inalienable, cuyos intereses, de 20.500.000 francos, representarían a la cotización del empréstito de 2 de Julio de 1871 la suma de 325.000.000 de francos que pagaba Alemania a Francia. Los intereses de esta renta empezaban a correr en 18 de Mayo de 1871, fecha de la ratificación del Tratado de paz, y el título debía ser restituído al Estado al terminar la concesión. El producto de ese título se dividía en dos partes: la una se añadía a los productos de la nueva red hasta formar la cantidad necesaria para cubrir el interés y la amortización de los gastos de primer establecimiento de las líneas de esta red cedidas a Alemania; la otra figuraba entre los productos de la red antigua, porque el producto reservado para ésta seguía siendo calculado como anteriormente, incluyéndose las líneas cedidas.

Se cedían además a la Compañía las cantidades que le hubiesen sido anticipadas hasta el cierre del ejercicio de 1871, a título de garantía, en la proporción en que estaba el número de kilómetros de la red antigua, cedidas a Alemania con la longitud total de la red, así como los intereses de esas cantidades, que se elevaban a 19.669.000 francos. La Compañía, en efecto, perdía la explotación de la red de Luxemburgo, que le había sido concedida por cuarenta y cinco años, y además, todo el tráfico vía Luxemburgo para los puertos de Amberes, Amsterdam y Rotterdam. Era, por consiguiente, preciso auxiliarla para compensar esa mutilación de su red antigua, y la nueva convención propuesta a la Asamblea nacional se aprobó por fin, por ley de 17 de Junio de 1873, después de largos debates.

Se concedió a la Compañía, en virtud de esa convención, otros 358 kilómetros de líneas nuevas, elevándose, por consiguiente, el capital garantizado a 102.600.000 francos. Más tarde, por ley de 31 de Diciembre de 1875, se aumentó la red con otros 350 kilómetros, concedidos a título definitivo y 93 a título eventual. El Estado asignaba para los primeros una subvención de 34.000.000, y para los otros, de 9.000.000. Todas estas líneas se anexionaban a la nueva red, y el capital garantizado alcanzaba un máximo de 56.000.000 para las concesiones definitivas, y de 13.000.000 para las eventuales.

En 1874 se sometió también a la Asamblea nacional una nueva convención con la Compañía París-Lyon-Mediterráneo. El Ministro de Obras públicas concedía a esta Compañía 20 líneas nuevas, con un total de 835 kilómetros y un gasto calculado de 281.000.000. Entre estas líneas debe citarse la de Nimes al Teil, de 118 kilómetros, destinada a establecer en la orilla derecha del Ródano una línea férrea continua, y la de Lyon a Saint-Etienne por Givors, es decir, una segunda línea entre dos puntos ya enlazados. Aunque hacía diez años que la Compañía explotaba la línea de Lyon a Saint-Etienne, el Consejo general del departamento del Ródano había concedido a otra Compañía particular un ferrocarril de interés local de Lyon a Givors y a Saint-Etienne.

La Compañía de París-Lyon-Mediterráneo, después de una gran oposición a ese proyecto, ofreció encargarse de la construcción de la línea, y el Consejo de Estado, al que se sometió la cuestión, emitió sobre este particular un informe que resolvía una cuestión de principios muy interesante. Según el Consejo de Estado, «si conforme a los términos del pliego de concesiones el Gobierno se había reservado el derecho de conceder otros ferrocarriles en la misma región, este derecho tenía que aplicarse con equidad, teniendo en cuenta sobre qué ventajas habian establecido las Compañías sus previsiones, y ponderando en una justa medida los intereses generales, al mismo tiempo que los de las localidades que reclamaban nuevas concesiones; en todos los casos los ferrocarriles nuevos que pudiesen hacer una competencia directa a las líneas ya existentes, no se deberían conceder más que si estuviese bien comprobado que los intereses de las localidades que reclamaban esos ferrocarriles tenían una importancia seria, y si esas localidades no estaban servidas o lo estaban

de un modo insuficiente. En este caso el ferrocarril proyectado estaba unido a la sección más productiva de la línea de Roanne a Lyon, y su construcción debía quitar, por consiguiente, a la Compañía la mayor parte de los productos de esta línea, y este perjuicio no estaba de ningún modo justificado por una insuficiencia real de los medios de transporte ofrecidos a las industrias de las localidades escalonadas entre Saint-Etienne y Givors. El ferrocarril existente no había alcanzado el límite de su capacidad de transporte. Por otra parte, la promesa de la Compañía París-Lyon-Mediterráneo, de construir un segundo ferrocarril o de establecer la doble vía en cuanto el desarrollo del tráfico hiciese necesaria esta medida, y de despachar billetes de ida y vuelta entre Lyon y Saint-Etienne, era bastante para asegurar al departamento del Loire una satisfacción suficiente.»

Esta nueva convención dió lugar a una discusión muy interesante en la Asamblea Nacional en Mayo de 1875, que de nuevo giró sobre la eterna cuestión del monopolio o de la libertad. También esta vez fué M. Cezanne el que como Ponente tuvo que combatir con razón, como se demostró más tarde, la idea de que los pequeños ferrocarriles tenían bastante vitalidad para subsistir sin apoyo. Recordó las condiciones en que se había constituído la Comisión parlamentaria para estudiar el régimen de los ferrocarriles. Sus miembros, designados durante una crisis espantosa, creían, en su mayoría, que los clamores que venían de fuera eran fundados, y que era preciso hacer reformas radicales; pero algunos meses de estudios y de reflexión habían modificado profundamente esa primera opinión, y habían reconocido que, lejos de destruir el edificio, lo necesario era conservarlo aunque se le mejorase.

La historia de los ferrocarriles en Francia había presentado hasta entonces tres fases distintas. Durante la primera, de 1823 a 1842, el Gobierno había tomado una actitud expectante, a la inglesa: había esperado que se solicitasen las concesiones, y las había otorgado a perpetuidad con pliegos de condiciones muy rudimentarios y una libertad muy grande para las Compañías. En diez y nueve años no había, de este modo, dotado al país más que con 566 kilómetros de líneas férreas. Después había venido la célebre ley de 1842, piedra angular del sistema francés, y en diez años, del 1842 a 1851, esta ley había hecho abrirse a la explotación 2.983 kilómetros, sin contar una porción de líneas abiertas en los años posteriores; pero estos ferrocarriles estaban repartidos entre un considerable número de Compañías que no habían podido resistir a la crisis de 1848. La competencia que reinaba entonces entre todas las líneas pequeñas había tenido por resultado único encarecer los transportes.

El promedio de las tarifas era de 0,05 a 0,06 francos para las mercancías en las grandes redes, mientras que alcanzaba, por lo menos, a 0,10 en las redes pequeñas, y no podía ser de otro modo, porque antes de haber recorrido un kilómetro una tonelada de mercancías, estaba ya gravada con gastos suficientes para absorber el coste de 250 kilómetros, de modo que con una tarifa de 0,15 francos una Compañía pequeña, y con transportes a poca distancia, estaba expuesta a arruinarse, mientras una gran Compañía, con largos recorridos, obtendría grandes beneficios con una tarifa tres veces menor. Finalmente, por el método de su administración y por la reducción de sus gastos generales, las grandes Compañías, a igualdad de condiciones, en vez de construir más caro gastaban mucho menos que las pequeñas Compañías.

M. Cezanne, después de haber estudiado los tres sistemas posibles para la constitución y explotación de la red, el del monopolio de Estado, el de la libertad absoluta y el de la asociación de las Compañías con el Estado, exponía su opinión de que era imposible aplicar el primero en Francia, confiando al Estado el nombramiento de 150.000 agentes y sometiendo todos los detalles de la explotación a las influencias parlamentarias. Que sería igualmente inoportuno recurrir al segundo, que suprimía toda vigilancia y se prestaba a las crisis más violentas; y que, finalmente, la prudencia obligaba a atenerse al tercero, es decir, al sistema francés, que la mayor parte de los Estados habían

adoptado o al que pretendían, por lo menos, aproximarse. Lo que era preciso, a todo trance, era evitar la creación de nuevas Compañías, y en cuanto a las secundarias, que ya existían, tenían derecho a la misma protección que las grandes empresas.

Después de largos debates, la ley fué por fin votada el 3 de Julio de 1875.

Una parte de las nuevas concesiones se añadió a la red antigua y la otra a la nueva. El capital garantizado, que se fijó en 630.000.000 en la convención de 1868, se rebajó ahora a 617.000.000 y el producto reservado para la antigua red, antes de la transferencia, se fijó en 29.900 francos por kilómetro, que para 5.123 kilómetros daba un total de 153.162.400 francos, mientras que en la convención anterior era de 31.800 francos por kilómetro para 4.368 kilómetros.

También en Julio de 1875 comenzaron las deliberaciones sobre una nueva convención con la Compañía del Mediodía. La ley se votó en su totalidad el 14 de Diciembre del mismo año.

La red antigua de esta Compañía con una longitud de 798 kilómetros hacía tiempo que estaba abierta a la explotación, y la nueva con 1.792, solamente tenía 630 por terminar. El Gobierno creyó que había llegado el momento de aumentar las concesiones de esta Compañía y le otorgó varias líneas nuevas con un total de 295 kilómetros y un presupuesto de construcción de 94.800.000 francos. El Estado se encargaba de construir la infraestructura de cuatro líneas con 83 kilómetros que se incorporaban a la red antigua, mientras todas las demás lo eran a la nueva. El Estado construiría por su cuenta la plataforma de la vía por medio de anticipos evaluados en 36.400.000 francos hechos por la Compañía al Tesoro. El máximo del capital garantizado, que en 1868 se fijaba en 455.000.000, se elevaba ahora a 511.800.000 francos. El producto kilométrico reservado para la antigua red, que había sido de 28.010 francos, se rebajaba a 27.600 para una longitud de 873 kilómetros.

También en 30 de Diciembre de 1875 se aprobó una nueva convención con la Compañía del Norte en que se volvía al antiguo sistema, suprimiéndose, en efecto, la red especial creada por las leyes de 15 de Junio de 1872 y de 3 de Agosto de 1875 que producía complicaciones y dificultades lamentables en las cuentas. Todas esas líneas se incorporaban a la antigua red, llevándose a la nueva la línea de Amiens a Dijon y algunas secciones concedidas recientemente. A consecuencia de esos arreglos se fijaba el capital garantizado en 223.500.000 francos.

Finalmente, una ley de 31 de Diciembre de 1875 ratificó otra convención con la Compañía del Oeste, concediéndole 277 kilómetros de nuevas líneas, de las que 10 con 110 kilómetros, tasadas en 38.500.000 francos, quedaban a cargo de la Compañía. Todas estas líneas nuevas se incorporaron a la nueva red. El capital garantizado, que en 1868 se fijó en 719.000.000, se elevó ahora a 794.000.000 y la participación de los beneficios para la nueva red se determinó que empezase a partir del 6,5 por 100 en vez del 6 como antes.

La ley de 23 de Marzo de 1874, que concedió a título definitivo varios ferrocarriles que ya lo estaban a título eventual a las redes de Orleans, París-Lyon-Mediterráneo, Mediodía y las Charentes, estableció de un modo general que en caso de rescate las Compañías tendrían la facultad de reclamar el reembolso del precio real de primer establecimiento de las líneas cuya concesión fuera posterior a un plazo de quince años contados hacia atrás a partir del momento del rescate.

El Ponente de este proyecto, M. de Montgolfier, hizo observar que en interés de la Hacienda pública convendría que se aplicase sencillamente en adelante el sistema seguido en las convenciones de 1859 y 1868. Justificó la subvención por el carácter especial de las líneas que se trataba de construir y que habían de atravesar regiones montuosas y de escaso tráfico, pero para las líneas que no tuviesen carácter estratégico, se convino en que debería dejarse a las Compañías grandes o pequeñas la iniciativa de cualquiera nueva extensión de su red.

Finalmente debe hacerse mención de la ley de 4 de Agosto de 1875 que concedió el ferrocarril

de la «Grande Ceinture» de París a un Sindicato formado por las Compañías del Norte, Este, Orleans, París-Lyon-Mediterráneo, y el Oeste; y de las leyes de 16 y 31 de Diciembre de 1875 que autorizaron al Ministro de Obras públicas para que atendiese a la construcción de una porción de pequeñas líneas aprobadas en virtud de la ley de 1842.

Durante este período la actividad en la construcción fué muy grande y se terminaron:

En 1871	676	kilómetros
En 1872	902	—
En 1873	1.265	—
En 1874	767	—
En 1875	989	—

La longitud de red concedida a cada una de las seis grandes Compañías era la siguiente:

Compañía del Este	3.125	kilómetros
» del Norte	2.170	—
» del Oeste	3.235	—
» de Orleans	4.359	—
» P.-L.-M.	7.124	—
» del Mediodía	3.017	—
TOTAL	23.030	—

El resto de la red, que era de 3.344 kilómetros, se repartía entre 35 Compañías pequeñas, de las cuales sólo ocho tenían más de 100 kilómetros.

Formación de una red provisional de Ferrocarriles del Estado

La necesidad de explicar los interesantes acontecimientos que dieron lugar a la formación de una pequeña red de ferrocarriles del Estado, en Francia, y nuestro propósito decidido e inquebrantable de no emitir opiniones propias que pudiesen parecer juicios, nos obliga cuando, como ahora sucede, no basta simplemente relatar hechos, a citar textualmente palabras de aquellos autores que están reconocidos como autoridades indiscutibles en la materia de que se trata. Así, ahora nada mejor que citar algunos párrafos de Kaufmann, que, por lo mismo que es alemán y que su obra goza en Francia de popularidad y autoridad incontestables, por estar convencidos los franceses de que nadie ha estudiado mejor y con más imparcialidad y hasta evidente simpatía su política ferroviaria, da la garantía de que sus opiniones han de ser aceptadas por todos sin sombra de desconfianza.

Dice así Kaufmann:

«Con el año 1876 comienza un nuevo período en la historia política, y al mismo tiempo, en la historia de los ferrocarriles en Francia. El país se había dado una constitución definitiva y podía lanzar una mirada satisfecha sobre los esfuerzos que había hecho hasta entonces. El mal había sido grande: el Imperio había tenido planes ambiciosos en política exterior. Había exigido mucho del país, pero se había hundido en una catástrofe sin ejemplo: una guerra nefasta había devastado el suelo mismo de Francia y costado al país 10.000.000.000, sin contar las incalculables pérdidas indirectas desde el punto de vista de la prosperidad nacional: dos provincias habían sido arrancadas violentamente al territorio sin llevarse con ellas la parte de las deudas del Estado que les correspondía. Mientras que los ingresos del Tesoro se encontraban considerablemente disminuídos por la desaparición de los recursos procedentes del tráfico local en Alsacia y en Lorena, las necesidades

del presupuesto habían aumentado próximamente en un 45 por 100, es decir, en 800.000.000 en números redondos. Hubo que emplear todo el crédito del Estado para pagar la indemnización de guerra a Alemania. rehacer el material militar y reparar todos los daños causados por la guerra. También hubo que encontrar nuevas fuentes de ingresos y acrecentar la productividad de los impuestos antiguos.

»El país, abatido y agotado, había hecho lo que a él mismo le hubiera parecido imposible hacer antes: en 1875, cuatro años después de la celebración de la paz, estaba restablecido el equilibrio en la Hacienda del Estado, y al año siguiente había ya un superávit que aumentó poco a poco a pesar de las desgravaciones importantes que se hicieron en los impuestos.

»Había vuelto la confianza y con la confianza el defecto contrario, la precipitación. Hasta entonces los ferrocarriles se habían desarrollado con relativa lentitud. A partir de ese momento, en el espacio de algunos años, se realizaron sucesivamente numerosas evoluciones. Hasta 1883 no encontraron su *conclusión* lógica, aunque imprevista para muchos, si es que se puede hablar de conclusiones en el orden económico.

»La Asamblea nacional, que en 1875 había dado a Francia su constitución definitiva, quiso, antes de disolverse, merecer particularmente el agradecimiento de los que reclamaban nuevos ferrocarriles y decidió la concesión de 5.389 kilómetros de líneas en 1875, cifra inaudita para un solo año.»

En el Apéndice estadístico se incluyen datos sobre los kilómetros en explotación y en construcción en esta época y sobre la cotización de los valores de ferrocarriles en los años de 1869 a 1876, que conviene consultar y tener muy presentes para entender debidamente y dar todo su valor a las reformas y discusiones que constituyen la trama de todo este período en que se inicia en Francia el sistema de ferrocarriles de Estado de un modo tan especial y distinto al de todos los demás países del mundo.

En el período de 1869 a 1876 las Compañías de ferrocarriles habían hecho grandes emisiones de obligaciones para la construcción de nuevas líneas. Estas emisiones habían coincidido con enormes empréstitos del Estado, lo que prueba de un modo característico la potencia económica de Francia, porque a pesar de la inmensa cantidad de papel lanzado entonces al mercado, que llegaba a 7.000.000.000 de francos en fondos del Estado, y 2.000.000.000 en obligaciones de ferrocarriles, las cotizaciones de unos y otros valores seguían ascendiendo, a pesar del impuesto de 3 por 100 sobre los productos de los valores mobiliarios.

Esta firmeza en las cotizaciones se debía a que el crédito del Estado y el de las Compañías se apoyaban uno a otro, gracias a lo cual pudo el Estado preocuparse de rehacer su Hacienda y las Compañías pudieron desenvolverse sin causarse perjuicios mutuamente.

El peligro se presentaba por otro lado, es decir, por un exceso de confianza. Quisieron emprenderse demasiadas cosas a la vez; y los financieros, abusando de la resurrección de la industria, encontraron un magnífico terreno de especulación en la construcción de nuevos ferrocarriles.

Algunos de esos hombres, como Phillipart, Gibiat, Blanchart y varios otros que dirigían grandes casas de banca, detrás de las cuales se agrupaban grandes Sindicatos financieros y a las que afluían los capitales extranjeros, se aprovecharon de la insistencia con que las regiones solicitaban continuamente nuevas concesiones, y de este modo se aseguraron el apoyo y el concurso de los Consejos generales. Apoyándose en la ley de 24 de Julio de 1867, según la cual una asociación de siete personas puede muy fácilmente constituirse en Sociedad anónima, esos especuladores consiguieron eludir las tendencias de la legislación de 1865 sobre los ferrocarriles de interés local y obtener, a la vez, concesiones de líneas de interés general y de interés local para

crear de ese modo grandes redes que tuviesen el carácter de grandes líneas, pero que se construyesen económicamente, siendo tan sólo de importancia puramente local.

Ya varias veces se habían desenmascarado estas maniobras hábiles, pero muy peligrosas. A principios de Febrero de 1875, M. Caillaux (padre del hombre público tan conocido en la actualidad), que era entonces Ministro de Obras públicas, las había denunciado a la Comisión de ferrocarriles de la Asamblea nacional y, antes todavía, el presidente del Consejo de Administración de la Compañía de Orleans, M. Bartholony, en una carta publicada en el *Moniteur Universel*, había indicado también los peligros a que se corría por ese loco deseo de extender los ferrocarriles. De este modo se creaban sin necesidad líneas que hacían competencia a las grandes arterias existentes, que eran las que por sus productos líquidos constituían los verdaderos fundamentos de los ferrocarriles franceses, y así no se favorecía más que a los especuladores que no se preocupaban para nada de la prosperidad pública y de la utilidad general, y cediendo a las exigencias locales, detrás de las que se abrigaba la especulación, se construían ferrocarriles secundarios equipados como líneas de ancho normal en regiones en que por motivos económicos no había necesidad más que de líneas de vía estrecha.

Mientras las líneas concedidas a esas Sociedades de especuladores estuvieron en construcción, todo parecía que iba bien. Entendidos los empresarios y los Consejos de Administración, hacían ver a los accionistas un porvenir brillante con grandes dividendos seguros, y los accionistas, deslumbrados, aprobaban a ciegas todos los contratos favorables a esos contratistas que se aprovechaban de ellos. Muy pronto, sin embargo, se vió que en muchas de esas líneas se robaba escandalosamente, y los Consejos generales y los Prefectos que habían apoyado a esos contratistas mientras no estaban sindicados, comprendieron que los especuladores lo único que habían querido, al emprender obras tan caras, era ponerse en condiciones para lanzar al mercado una gran cantidad de valores ferroviarios después de haber obtenido grandes beneficios personales. Esa es la historia de los ferrocarriles de Orleáns a Châlons, de Lille a Valenciennes, de las redes del Nordeste, de las Charentes, de la Vendée, etc.

En cuanto se inauguraron esas líneas se vió la escasez de los productos, y el beneficio líquido fué nulo por la exageración de los gastos de establecimiento; pero ya hacía tiempo que los contratistas y sus socios, los administradores de esos ferrocarriles, se habían desprendido de sus acciones cediéndolas al público. Los accionistas se apercibieron, aunque tarde, de que en vez de aquellos dividendos prometidos no cobraban absolutamente nada, y entonces acusaron a las grandes Compañías de haber arruinado con una insidiosa guerra de tarifas a las pequeñas, cuya incorporación se figuraban que había de ser muy provechosa para aquéllas.

La verdad era todo lo contrario: el Gobierno había procedido con cautela para no recargar con exceso la capacidad de absorción de las grandes Compañías y no había querido imponerles la carga de un número excesivo de nuevas líneas, como se había hecho en el período anterior. A pesar de los compromisos que había contraído con los representantes de los departamentos, no quería recurrir a las grandes Compañías para las líneas evidentemente improductivas, y, además, no quería concederles un monopolio exclusivo para la construcción de la red. Este era el motivo por el que había concedido una porción de pequeños ferrocarriles a distintas Compañías; siendo de notar que entre los 5.389 kilómetros concedidos en 1875, sólo 97 eran de interés local, existiendo a fines de ese año, 34 pequeñas Compañías de interés general que tenían concesiones por 3.434 kilómetros, de los que sólo 1.804 estaban en explotación. Muchas de esas pequeñas Compañías resistieron durante algún tiempo; pero al fin tuvieron que solicitar nuevas concesiones para poder emitir más obligaciones, y muy pronto la crisis fué inevitable.

En 1875 la Compañía de las Charentes no pudo pagar el interés de sus empréstitos y sus ingre-

sos disminuyeron tanto que fueron 2.000.000 menores que los gastos. En la Memoria presentada el 22 de Abril de 1876 a la Junta general de accionistas, hubo que confesar que el producto bruto kilométrico, que había sido de 12.044 francos en 1874, y 12.616 en 1875, era 5.000 francos menos del necesario, puesto que los gastos de explotación se elevaban a un mínimo de 8.000 francos y el interés y la amortización a 10.000 francos por kilómetro. Fundada en 1862 para construir una red de 289 kilómetros, poco a poco la Compañía había resultado concesionaria de 727, de los cuales 498 estaban en explotación. Esta continua extensión de la red había exigido continuos empréstitos, con los cuales se habían ocultado tan bien los déficits, que la cotización de las acciones, que daban primitivamente un interés estatutario del 5 por 100, y debían alcanzar el de 18 al terminarse la red, se había mantenido a la par. Pero en cuanto se conoció el déficit terminó, naturalmente, el crédito. El capital-acciones de 20.500.000 francos, era muy escaso en comparación con las deudas, que ascendían a 88.500.000. Quedaban por construir 229 kilómetros, para los cuales era preciso hacer otro empréstito de 40.000.000, aunque la Compañía había obtenido del Estado una subvención de 80.000 francos por kilómetro. Las acciones bajaron de 500 a 330 francos a fin de 1874, y oscilaron al año siguiente entre 380 y 300. El Ministro de Obras públicas M. Caillaux, al declarar que la Compañía de las Charentes se encontraba en una situación dificultosa de la que no era él responsable, pretendía, evidentemente, evitar el *krach* definitivo de una Compañía que podía aún prestar buenos servicios, *krach* que hubiese alcanzado a otras Compañías.

La cuestión entonces era saber cómo se podría auxiliar a esta Compañía. El Ministro hubiera querido una fusión con la Compañía de Orleans, pero ante la oposición que se suscitó, consintió, conforme a los deseos del Consejo de Administración de la Compañía de las Charentes, a prolongar su red, que hasta entonces sólo tenía enlace directo con la de Orleans, haciéndola empalmar también con la del Oeste y con la de París-Lyon-Mediterráneo. Al mismo tiempo, la Compañía pidió y obtuvo la garantía del Estado para parte de sus líneas, que agrupó en antigua y nueva red. La Comisión parlamentaria era favorable a este proyecto, pero la Asamblea nacional se disolvió sin tomar ningún acuerdo y el asunto quedó en suspenso.

Antes de que volviese a entablarse la discusión sobre este punto, se habían producido algunos acontecimientos significativos. Se habían declarado de utilidad pública algunas líneas, antes de que se hubiese hecho la concesión a título definitivo, para de ese modo dar una satisfacción platónica a las comarcas que reclamaban ferrocarriles, mientras se les podían conceder efectivamente. Pero como el Gobierno no pensaba imponer a las Compañías existentes, cuya situación era peligrosa por el momento, la construcción de otras líneas, encargándose el Estado de su infraestructura, la Comisión de presupuestos de 1876 propuso que se autorizase al Gobierno para construir, no sólo la infraestructura, sino también la superestructura. El capital necesario podría procurarse por medio de obligaciones amortizables en treinta años, y no se debían empezar los trabajos hasta que el Ministro de Obras públicas hubiese obtenido bastantes fondos por el concurso de los departamentos, los municipios y otros interesados.

El Ponente de la Comisión en la Cámara de Diputados, M. Sadi-Carnot, más tarde Presidente de la República, se declaró partidario de la construcción por el Estado, expresándose en esta forma:

«Las Compañías necesitarán muchos años para liquidar sus atrasos y las nuevas líneas no se podrían empezar actualmente si se encargase de ellas a las Compañías.

»El Estado, por el contrario, dispone de un personal numeroso de ingenieros y ayudantes en los 30 departamentos en que están proyectados los ferrocarriles decretados, y este personal está dispuesto a redoblar su actividad para realizar la obra propuesta, sin que el Estado tenga que imponerse sacrificios demasiado pesados. Guiados por instrucciones ministeriales precisas que les recomien-

den que estudien el trazado y dirijan la construcción con el propósito de reducir los gastos todo lo posible, los ingenieros podrían aportar grandes economías al presupuesto de 1875.

»La cuenta abierta entre el Estado y las Compañías de Ferrocarriles alcazza una cifra muy elevada... Si hoy se puede prever aproximadamente el día en que el Estado dejará de pagar las garantías y se reembolsará de las mismas, todas estas previsiones quedarían destruídas por la introducción de 1.240 kilómetros de nuevas líneas en la red de las Compañías...

»El sistema de 1859 tiene como consecuencia el crear, en beneficio del Estado, una poderosa reserva que utilizará en la época que tome posesión de los ferrocarriles. Las garantías de interés no son más que un préstamo hecho a las Compañías al 4 por 100, y se deducirá del material móvil... Estas ventajas no han podido determinar a la Comisión para que proponga que se amplíe la aplicación de este mecanismo a las nuevas líneas decretadas en 1875.

»La Comisión desea veros inaugurar, para aquellos ferrocarriles cuyo rendimiento no sea considerable, un sistema en el que la vigilancia del Estado sea fácil, en el que la Administración pueda ejercer una acción eficaz para realizar serias economías en la construcción, y en el que, finalmente, sea dueña de regular un sistema de explotación que interese al mismo explotador para que explote bien y que haga cesar los rodeos del tráfico, cuyos gastos paga el Tesoro muchas veces.»

En la discusión en la Cámara de Diputados lo único notable fué una enmienda de M. Bastide, diputado por el Cantal, sobre el concurso de los departamentos, municipios y propietarios interesados, recordando que tal cooperación estaba en la ley de 1842, pero que se había oficialmente derogado en 1845.

En la discusión en el Senado se decidió que el legislador pudiese fijar por sí mismo la subvención que debía reclamarse de los interesados cuando se creyese necesaria, y que era imposible delegar esta atribución en el Ministro. Al mismo tiempo, se declaró inadmisible la cláusula introducida por la Cámara de Diputados, autorizando al Gobierno para construir en total la superestructura, porque se trataba de un principio completamente nuevo que no podía introducirse por una ley de Presupuestos.

El Ministro no expuso ninguna opinión sobre este nuevo sistema. El Senado se manifestó completamente opuesto a la idea de una red de ferrocarriles de Estado, y en la Cámara de Diputados, partidarios y adversarios de este sistema estaban casi en igual número, aunque fuesen algo más numerosos los adversarios.

Este primer ensayo para encargar al Estado la construcción de la superestructura y la explotación, no tuvo entonces, naturalmente, ningún éxito, pero fué el primer paso en el camino que muy pronto había de seguirse con rapidez en los años sucesivos y que había de apreciarse al aparecer el *Gran programa*.

Las ideas que M. Sadi-Carnot había desarrollado en concepto de ponente en la Comisión de presupuestos, las sometió el Ministro de Obras públicas M. Christophle a la masa electoral en un discurso-programa pronunciado en Domfront en Agosto de 1876. Lamentaba el Ministro que en materia de ferrocarriles hubiese dejado Francia que se le adelantasen de un modo inquietante los países vecinos, y añadía que era triste que ocupase el sexto lugar entre todas las naciones europeas.

«Para remediarlo decía el Ministro de Obras públicas—hay que tomar un partido decisivo. Como en los primeros tiempos de la creación de los ferrocarriles, el Estado debe dedicarse resueltamente a la construcción de líneas, que a medida que la red se extiende van siendo menos productivas. Las Compañías, por poderosas que sean, no poseen los recursos necesarios para obrar con la rapidez que conviene. Ciertamente no quiero hablar mal de las grandes Compañías: nos han prestado inmensos servicios y han realizado con prudencia y habilidad grandes y útiles empresas. Pero las Compañías no pueden entregar anualmente a la circulación más que un número determinado de kilómetros; su capacidad de construcción está limitada, porque para construir es preciso hacer empréstí-

tos, y para hacerlos es necesario garantizarlos con los recursos normales de sus presupuestos. Hace falta, pues, para marchar rápidamente al fin y para rescatar nuestra inferioridad respecto al extranjero y elevar la red de nuestros ferrocarriles a la cifra kilométrica de nuestras carreteras, es decir, a cerca de 38.000 kilómetros, es preciso digo, al lado de las Compañías, la intervención potente, resuelta y casi sin límites del Estado. Ciertamente, los sacrificios que han de hacerse serán considerables, pero la Comisión de presupuestos ha comprendido esta ineluctable necesidad y ha afectado a la creación de ferrocarriles por el Estado, recursos que permiten hacer frente a las primeras necesidades.

»Los ferrocarriles. señores, no deben hacernos abandonar la navegación interior. La mejora en nuestros ríos y de nuestros canales se impone a todos los espíritus atentos. Yo he presentado ya tres proyectos de ley destinados a asegurar una navegación continua de Rouen a París, de París a Lyon y de Lyon a Marsella. Los resultados de estas obras serán inmensos. Se están estudiando otros proyectos, y si las Cámaras, como no lo dudo, los quieren aprobar, veremos en un próximo porvenir establecerse ese concurso necesario de los ferrocarriles y de la navegación, reclamado tantas veces por la opinión pública, concurso indispensable para hacer progresar el desarrollo de la riqueza nacional por la rebaja equitativa del precio de los sansportes.»

En este discurso estaba ya en germen todo el *Gran programa,* y éstas fueron las ideas que en adelante agitaron los espíritus en Francia cada vez que se trató de las Obras públicas. Desde entonces estos dos programas entraron en lucha: uno era el de la opinión pública que el Estado adoptó de grado o por fuerza, programa que quería la terminación de la red, si no con el concurso de las grandes Compañías, por lo menos sin perjudicarlas; el otro era el de un grupo considerable que quería también la terminación de la red, pero al mismo tiempo el rescate por el Estado de todos los ferrocarriles franceses. Su credo estaba ya en ese discurso: puesto que no es posible otra cosa, que construya el Estado, y además, que explote, porque no se encontrarán para sus ferrocarriles ni arrendatarios ni concesionarios, y además, que se rescate toda la red. Una diferencia de principios separaba estos dos programas, y la prolongación de la red fué para los dos un arma de combate, y al mismo tiempo, su propósito final.

Los primeros acontecimientos parecieron favorables a los partidarios del rescate: el año 1876 fué funesto para las Compañías pequeñas, y cuantas interpelaciones se hicieron en su favor no tuvieron resultado. La situación de la Compañía de las Charentes era todavía peor, y el déficit por los 500 kilómetros en explotación se había elevado de 4 a 5.000.000, derrumbándose su crédito completamente.

El Ministro de Obras públicas, M. Christophle, creyó que no podría salvarse la Compañía por agrupar las líneas en red antigua y red nueva, puesto que ninguna de las dos era productiva, y prefirió preparar la fusión de la Compañía de las Charentes y algunas otras pequeñas con la de Orleans. Esta se manifestó muy propicia, aceptando la carga de los 877 kilómetros en construcción o por construir, y ofreció reembolsar a las Compañías interesadas los gastos útiles, esto es, los gastos efectivos de primer establecimiento y de equipo y los intereses pagados durante el período de construcción.

Sometido el proyecto al Parlamento en 1.º de Agosto de 1876, la Cámara de Diputados lo rechazó. Los debates sostenidos con ese motivo ofrecen interés, porque en ellos se expresaron principios que pasaron más tarde a la legislación. El Ponente, M. Richard Waddington, aunque hablaba en nombre de la Comisión, expuso realmente sus opiniones personales. Según él, el Ministro pretendía con su proyecto dos cosas:

1.ª Incorporar las Compañías pequeñas a las redes de Orleans y del Norte.

2.ª Extender los principios establecidos en 1859 a las redes nuevamente formadas.

Al discutirse los artículos de la convención criticó con insistencia el cálculo del precio de resca-

te, oponiéndose al reembolso de los gastos útiles, porque el artículo 12 de la ley de 23 de Marzo de 1871 no habla más que del precio real de primer establecimiento. Encontraba exagerada la evaluación de los gastos, por kilómetro, de primer establecimiento en 310.000 francos, porque se incluía en esa cifra el déficit de explotación de los años anteriores, y también criticó como excesivo el 5.75 por 100 que se establecía para interés y amortización, porque el tipo de alquiler del dinero estaba en realidad mucho más bajo.

Estas afirmaciones fueron combatidas vigorosamente en un folleto titulado «Los ferrocarriles ante el Parlamento», que se atribuyó a M. Delombre, entonces redactor de *Le Temps*, y más tarde ministro.

El Ponente, M. Waddington, afirmaba que las grandes Compañías, como empresas privadas, no buscaban más que el provecho de sus accionistas, negándose enérgicamente a encargarse de nuevas líneas exigidas con justicia por el público, y que buscaban por todos los medios, incluso la reducción de tarifas, eliminar todos los concurrentes posibles. Como disfrutaban de la garantía de interés, no se preocupaban de hacer aquellas reformas y economías que hubieran sido provechosas para el Estado; de modo que se aprovechaban por completo de las ventajas del monopolio que se les entregaba sin soportar sus riesgos.

A esto respondió el folleto que todo el país se beneficiaba con el sistema de 1859, que había conseguido englobar en la misma red las líneas productivas y las que lo eran menos, compensando el déficit de las últimas con los beneficios de las primeras; en cuanto a lo de la garantía de interés, dos de las seis grandes Compañías no la habían reclamado, y los pagos hechos en este concepto no eran más que anticipos reintegrables con el interés del 4 por 100 en cuanto las Compañías tuviesen superávit, y que las Compañías después de reembolsar esta deuda todavía habrían de repartirse con el Estado sus beneficios eventuales.

El Ponente pretendía que el Estado era parcial porque las grandes Compañías compensaban el déficit de explotación de la red nueva por medio de la garantía de interés, mientras que las pequeñas estaban abandonadas a su suerte. De los 6.473 kilómetros de la nueva red, por los que el Estado concedía garantía de interés a las Compañías del Este, Oeste, Orleans y Mediodía, 901 no cubrían sus gastos, viéndose el Estado en la necesidad, no sólo de pagar íntegra la garantía al 4,65 por 100, sino además, de remediar e' déficit de explotación.

El folleto demostraba que esto no era cierto, que el Estado no tenía que pagar nada más que la garantía de interés y que ni siquiera la había pagado nunca íntegra, porque todas las grandes Compañías habían cubierto hasta entonces, por lo menos en parte, el déficit de la nueva red con el superávit de la antigua. En 1876, decía el folleto, el déficit de la nueva red de la Compañía de Orleans ascendía a 30.500.523 francos, que se cubrieron, hasta 11.995.612, por anticipo del Estado, y el resto, o sea 18.504.911, con el excedente de la red antigua.

El Ponente pretendía que las Compañías tenían un interés esencial en reducir los gastos de explotación de la red antigua, puesto que el producto líquido constituía sus dividendos; pero en la nueva no tenían el menor interés en ello, puesto que las economías solamente beneficiaban al Estado, disminuyendo lo que había de pagar por la garantía.

El folleto replicaba que las Compañías no tenían ningún interés en solicitar sin necesidad la garantía del Estado, puesto que de ese modo contraían una deuda al 4 por 100, dando como garantía su activo. Además, olvidaba el Ponente que los beneficios de los accionistas siempre serían limitados mientras el sistema de la transferencia funcionase en beneficio de la nueva red, y esos accionistas tenían precisamente un interés evidente en que el producto líquido de la nueva red pudiese pagar los intereses y la amortización del capital comprometido.

Aunque la conclusión de la ponencia fuese la negativa a aceptar el proyecto de arreglo con la

Compañía de Orleans, la Comisión había propuesto una serie de resoluciones sobre las cuestiones de ferrocarriles que, aunque rechazadas también, merecen alguna consideración por lo que ayudan a formarse idea de las opiniones que reinaban en aquel período tan interesante para la historia de los ferrocarriles franceses.

La Comisión, encontrando poco prácticos los medios propuestos para salvar las pequeñas Compañías cuya situación era desastrosa, creyó preferible que el Gobierno rescatase las redes pequeñas cuya construcción terminaría con sus propios fondos, pudiéndola llevar a cabo más barato que nadie, pero sin encargarse de la explotación, porque la Administración carece de aptitud para los negocios comerciales e industriales. Le faltaban para ello, decía, aquellas cualidades que sólo la iniciativa y el interés pueden dar, y además, era preciso no dejarla expuesta a las exigencias del público. Tanto como se impone su intervención como juez y como árbitro, se necesita un intermediario para que reciba las reclamaciones del público y se resista a ellas conforme a los legítimos intereses del que explota. La explotación directa podía ser además peligrosa en el orden político, poniendo a disposición de los partidos que se sucediesen en el Poder, la distribución de miles de empleos, haciendo al Estado el mayor industrial del país y obligándole a que con esta cualidad adoptase una posición definida en las cuestiones tan debatidas de las relaciones entre el capital y el trabajo. En una palabra, el Estado debía ser el propietario, pero confiando la explotación a Compañías arrendatarias que aceptasen su dirección y sobre las que pudiese ejercer la más rigurosa vigilancia.

Como conclusión de sus estudios, la Comisión proponía el siguiente proyecto:

«Se invita al Ministro de Obras públicas para que presente en el plazo más breve posible, un proyecto de ley con objeto de asegurar el servicio de las líneas comprendidas en la convención y de aquellas que las completan, sea por la constitución de redes distintas e independientes, sea por medio del rescate por el Estado y de la explotación por Compañías arrendatarias, aplicando como bases del rescate las disposiciones del artículo 12 de la ley de 23 de Marzo de 1874, conforme al dictamen del Consejo de Estado, acordado en sus sesiones de 20 y 22 de Diciembre de 1876. El Ministro tendrá en cuenta el doble deber que corresponde al Estado de asegurar para el porvenir la construcción y explotación de las líneas que se reconocen necesarias y de hacer desaparecer las desigualdades y la arbitrariedad de las tarifas.»

La Comisión acompañaba una lista de líneas que eran las reconocidas como necesarias, y aunque retiró su dictamen, más tarde reapareció esa lista considerablemente aumentada.

La discusión de esa ponencia duró siete días, del 12 al 22 de Marzo de 1877. El primero de los oradores, M. Allain-Targé, criticó, en un discurso muy importante, la ponencia de M. Waddington que había indicado tres soluciones: resurrección de las pequeñas Compañías, creación de una séptima red independiente y constitución de Compañías arrendatarias. Los tres sistemas partían, según él, de un punto común falso y quimérico: el de la concurrencia. Las Compañías pequeñas podían evidentemente tener un papel y prestar una utilidad construyendo económicamente ferrocarriles secundarios de poco tráfico; pero era una ilusión creer que podrían impunemente desempeñar un papel más extenso y menos modesto, porque si crecían y atacaban el monopolio de las grandes Compañías, era solamente para llegar a participar en él, y si querían luchar contra las grandes redes habían de construir caro y no tardarían en sucumbir después de haber intentado inútilmente escapar a la ruina lanzando obligaciones, que era como emitir papel moneda.

¿No era bien sabido que en Inglaterra y en América la concurrencia había producido la fusión de un gran número de Compañías? Lo que en Francia perdía a muchas Compañías pequeñas era la insuficiencia de los productos de las líneas de la nueva red. Para convencerse de ello, bastaba comprobar el escaso rendimiento de la segunda red de las grandes Compañías, que era de 3,50 por 100 en el Norte, 2,75 por 100 en el Este, 1,72 por 100 en el Oeste, 1,44 por 100 en Orleans y 0,78 por

100 en París-Lyon-Mediterráneo. No era aceptable, por lo tanto, que se comprometiese en tales empresas la iniciativa privada y los capitales de accionistas y obligacionistas serios; de modo que todas las combinaciones venían a parar fatalmente a la garantía del Estado concedida con objeto de hacer la competencia a la Compañía de Orleans que disfrutaba también de garantía, y así la guerra se hacía a expensas del Tesoro.

En cuanto al sistema de las Compañías arrendatarias, el ejemplo de Holanda probaba de un modo evidente que no era un procedimiento recomendable y que sólo servía para salir del paso. La verdadera solución estaba en otra parte y era preciso buscarla en la acción y la inteligencia permanente del Estado. Era preciso recurrir a la explotación por el Estado.

¿Qué valor tenían las objeciones contra la intervención del Estado? Se le había reprochado que construía más caro. Los hechos desmentían del modo más terminante esta alegación. Se le había reprochado también que era incapaz de explotar al mismo precio que las grandes Compañías; pero ¿es que los monopolios ejercidos por el Estado estaban menos bien administrados que los otros? Se había sostenido que no sabría administrar comercialmente los ferrocarriles: ¿no administraba así Bélgica cuando rebajaba sus tarifas, satisfacía a los viajeros y hacía la fortuna de Amberes y de sus centros industriales?

El fin ideal sería el rescate de todos los ferrocarriles por el Estado; pero como la opinión no estaba preparada, M. Allain-Targé consentía apartarse de él por razones de oportunidad. Admitía, pues, que se renunciase a ello, pero con la condición expresa de que la Compañía de Orleans se mostraría complaciente para reformar sus tarifas.

Este mismo diputado había presentado una proposición con las siguientes bases:

«1.ª Aplicación al rescate de las líneas que dejasen de ser explotadas por sus primeros concesionarios, de las disposiciones de la ley de 23 de Marzo de 1874, es decir, rescate por el precio real deduciendo las subvenciones concedidas primitivamente para la construcción.

»2.ª Concentración de todas las líneas de gran tráfico de una misma región bajo la misma administración, de modo que no pueda establecerse a expensas del Estado una concurrencia ruinosa para el Tesoro público, para los explotadores, y, no tardando, para las mismas poblaciones entre las líneas subvencionadas por el Estado.

»3.ª Establecimiento de serias garantías y de reglamentos que aseguren al Estado el ejercicio permanente de su autoridad sobre las tarifas y sobre el tráfico, y que ofrezcan a los interesados el medio de hacer llegar oficialmente a la Administración sus reclamaciones.

»4.ª Reserva absoluta del derecho del Estado a ordenar en cualquier momento, y sin alcanzar la situación financiera reservada por los contratos, la construcción de las líneas nuevas que juzgue necesario incorporar a la red de la región.

»5.ª En el caso de que la Compañía de Orleans se negase a tratar sobre las bases que acaban de indicarse, constitución de una gran red del Oeste o del Sudoeste explotada por el Estado.»

M. Laisant, que habló después de M. Allain-Targé, insistió sobre la idea de que no era posible encontrar un sistema único, y que la prudencia aconsejaba limitarse a soluciones casuísticas, siendo lo mejor rescatar toda la red de Orleans, si es que se querían hacer ensayos de explotación por e Estado.

M. Lecesne se declaró partidario del rescate general de los ferrocarriles, recordando la absorción por el Estado que se preparaba en Rusia, añadiendo que, una vez decidido el rescate, ya se buscaría medio para asegurar la explotación en la forma mejor para los intereses del Tesoro.

M. León Say, Ministro de Hacienda, creyó que debía protestar contra estas doctrinas que juzgaba muy peligrosas para el crédito público. Hizo reservas formales sobre la protección que M. Lecesne quería crear en favor de ciertas industrias nacionales, dejando al Estado la libre disposición de

las tarifas. Desde el punto de vista financiero, se haría correr a Francia los mayores peligros colocando en manos del Estado, además del libro mayor de la Deuda pública, el de las obligaciones de ferrocarriles, que vendría en cierto modo a confundirse con el primero y que los Poderes públicos tendrían la tentación de abrir de nuevo todos los días. Ciertamente, era preciso completar el utillage nacional, pero no comprometiendo los gastos más que a medida de su necesidad, imponiéndose un freno, imponiéndose por anticipado un programa bien definido y un marco bien delimitado, y asegurándose de que las cargas no excederían de los recursos. ¿Podía, por lo demás, tratarse de la cuestión del rescate de las líneas férreas sin haber determinado la de la explotación, que era la más importante de todas? ¿Se podía dejarla ciegamente a las probabilidades aleatorias del mañana? ¿Se podía esperar que podrían encontrarse nuevos arrendatarios que consintiesen en importantes reducciones de las tarifas sin pérdida para el Estado? No estaba permitida la ilusión; el rescate debía tener por consecuencia inexorable la explotación por el Estado, es decir, una solución que no convenía seguir arrastrados sencillamente por el ejemplo de países diferentes de Francia y sin un estudio y una discusión profundas: una solución que transformando las tarifas en impuestos sometidos a las discusiones del Parlamento, reuniéndose con la construcción, por decirlo así, indefinida por el Estado, podía llevar muy pronto a deshacer la Hacienda.

M. Lecesne, en su contestación, se esforzó en justificar lo que había dicho a propósito de las cláusulas financieras de 1859, defendiéndose de la acusación de haber querido abrir sin límites el libro de las obligaciones de los ferrocarriles del Estado, y sosteniendo que limitados con prudencia los empréstitos del Estado, no serían ni más difíciles ni más peligrosos que los de las Compañías, cuyas emisiones no estaban sometidas a ninguna vigilancia seria y eficaz. En cuanto a la explotación de la red después del rescate, los problemas que suscitaba traerían consigo su solución: se dispondría de un personal que se limitaría a cambiar de patrono, y la rebaja de tarifas que tanto asustaba al Ministro de Hacienda era cosa en que el orador no había pensado, porque lo que él quería era la facultad en favor del Estado para decidir ciertas rebajas hechas con inteligencia, hacer algunos sacrificios parciales y circunscritos en beneficio de la colectividad de los intereses nacionales, y sostener, si fuese preciso, las industrias que sufriesen alguna crisis.

Entre todas las opiniones, debe citarse la de M. Bethmont, diputado por las Charentes y especialmente interesado, por lo tanto, en la cuestión, quien pidió con gran insistencia, o el rescate general de los ferrocarriles, o la ayuda del Estado para sostener y levantar las pequeñas Compañías.

Frente a esta oposición, el Ministro de Obras públicas, M. Christophle, reconoció que su proposición no podía ser aceptada y se decidió a retirarla apoyando la enmienda de M. Allain-Targé, cuyas ideas se aproximaban bastante a las suyas.

Claro está que no bastaba rescatar las redes secundarias, sino que era preciso saber qué se iba a hacer con ellas, y para esto se había investigado cuidadosamente cuál era la causa de la ruina de las Compañías secundarias y especialmente de la de las Charentes, y se había reconocido que esa causa estaba en el origen de la red. Su proyecto era desastroso, y bastaba mirar un mapa para comprender que esas líneas no tenían vida posible y que siempre les faltarían los productos. Si la Compañía de las Charentes no había desaparecido ya, era porque a favor de las nuevas concesiones podía mantener abierta su cuenta de primer establecimiento y cargar en ella la insuficiencia de los productos de explotación. El proyecto de ley de 1874 no era más que un modo de ganar tiempo, pero no hubiera hecho más que retrasar la catástrofe manteniendo una apariencia de vida y de crédito donde no había otra cosa que una existencia enteramente precaria.

Conocida así la causa del desastre, se preguntaba el Ministro si convendría reconstituir una o varias Compañías nuevas protegidas por la garantía de interés; pero retrocedió ante la competencia que forzosamente había de resultar entre esas Compañías y la de Orleans, cuyas consecuencias hu-

bieran sido funestas para el Tesoro. Según sus cálculos, al terminar el período de la garantía, la deuda de las nuevas Compañías se elevaría a 1.000.000.000 de francos, cifra enormemente desproporcionada con la garantía de 50 a 60.000.000 que ofrecía el material móvil.

También se había estudiado y había sido preciso rechazar la solución de consolidar la situación de las redes secundarias por medio de nuevas concesiones, porque conducía a abrir de nuevo la cuenta de primer establecimiento y con ello a un desastre final inevitable.

El rescate seducía por el pronto, pero había de traer por fuerza una pérdida considerable para el Tesoro, porque aparte del pago de una anualidad equivalente al producto líquido de las líneas concedidas hacía más de quince años, obligaba al pago de los gastos hechos en la construcción de otros ferrocarriles muy poco productivos generalmente, y al reembolso, además, del material móvil y de toda la propiedad mueble, con lo cual la carga para la totalidad de la red francesa sería de francos 2.500.000.000, próximamente, y deduciendo de esta suma el crédito del Estado en concepto de garantía de interés, quedaban todavía próximamente 2.000.000.000 en capital o una anualidad de francos 130.000.000, que gravaría la explotación sin que se pudiese esperar una compensación en los productos anuales, porque era muy dudoso que siguiesen aumentando bajo la explotación directa del Estado o de Compañías arrendatarias, no pudiendo aquél resistir la tendencia a la baja continua de las tarifas.

De este modo, el Ministro había llegado por eliminación a la solución que proponía a la Cámara, esto es, a la fusión con la Compañía de Orleans. Estaba profundamente convencido de que únicamente el sistema de 1859 podía dar una solución satisfactoria, sin que fuese cierto que sólo hubiese procurado beneficios a los accionistas, puesto que, de 1859 a 1875, el dividendo había bajado en el Este de 38,75 francos a 33; en el Oeste, de 37,50 a 35; en París-Lyon-Mediterráneo, de 63,50 a 55; había permanecido estacionario en Orleans de 1865 a 1875; y sólo había aumentado en el Norte en 0,50 francos. Solamente habían podido ganar algo las Compañías en el tipo de la garantía; pero esto era cuestión accesoria y fácil de remediar, aparte de que se olvidaba con frecuencia que la garantía de interés no era más que un préstamo reintegrable con interés al 4 por 100, cuyo reembolso comenzaría en 1882 y terminaría en 1892, si, como era de suponer, se sostenía el incremento anual de los ingresos de 2,50 por 100.

Por todas estas razones, opinaba el Ministro que los ataques a las convenciones de 1859 eran injustos, y en cuanto a las tarifas reconocía el interés que había en reducirlas cada vez más, pero creía que era preciso hacerlo con grandísima prudencia, porque si se quisiesen satisfacer todos los deseos del público, fatalmente se produciría una baja por lo menos de 125.000.000 en los productos brutos de las Compañías, lo que daría una pérdida de 70 a 72.000.000 en los productos líquidos. Las tarifas diferenciales a base decreciente, que tanto se habían criticado, eran unas tarifas racionales, útiles, y necesarias, las únicas que permitirían la difusión de los productos a gran distancia y que podrían remediar los efectos desastrosos de una mala cosecha. Las tarifas de tránsito, que habían provocado tantas protestas, eran también indispensables para la grandeza del país; y en resumen, todos los defectos de las tarifas eran cosa que podía corregirse sólo con la voluntad enérgica del Estado.

En opinión del Ministro, el derecho de aprobación de las tarifas implicaba la facultad incontestable del Ministro para modificarlas a petición de parte o por su propia iniciativa, y por esta razón hacía tiempo que se concedían siempre provisionalmente, de modo que se podía retirar la aprobación si se presentaban reclamaciones legítimas y fundadas.

Después de amplios debates, se votó por fin, el 22 de Marzo de 1877, la proposición de Allain-Targé, aceptada por el Ministro, e inmediatamente, puesto que quedaba implícitamente desechada la convención que se había celebrado con la Compañía de Orleans, el Ministro entabló negociaciones con las pequeñas Compañías para el rescate de sus redes, conforme a las bases establecidas por

la ley de 23 de Marzo de 1874, es decir, por su precio real, deduciendo las subvenciones concedidas durante la construcción.

Para determinar de un modo definitivo y sin apelación la suma de las indemnizaciones, se nombró una Comisión arbitral compuesta de MM. Reynaud, inspector general de Caminos y Canales, Varroy, senador e ingeniero también de Caminos, y Maisonneuve, inspector general de Hacienda. Esta Comisión terminó la mayor parte de sus tasaciones arbitrales antes de finalizar el año 1877, y M. Bethmont presentó el 4 de Diciembre del mismo año una proposición para que se aprobasen esas tasaciones, pero la retiró para adherirse al proyecto presentado el 12 de Enero de 1878 por el Gobierno y que tenía por objeto asegurar la explotación provisional de los ferrocarriles rescatados por el Estado.

En su informe, presentado en nombre de la Comisión, reproducía M. Sadi-Carnot las sentencias arbitrales de los árbitros que declaraban haber procedido como jueces y no como peritos, e indicaba en el cuadro siguiente cuáles eran los ferrocarriles que habían de rescatarse y los precios que por ellos se habían de pagar:

Ferrocarriles.	Longitud.	Precio de rescate.
	Kms.	Francos.
Charentes	777	113.505 391,32
Vendée	495	36.380.898,63
Bressuire a Poitiers	83	1.728.004,29
Saint-Nazaire a Croisic	33	5.119.427,64
Orleans a Châlons	293	47.324.881,19
Tulle a Clermont	221	11.043.914,77
Orleans a Rouen (1)	351	27.780 638,01
Poitiers a Saumur (1)	86	10.949.535,96
Maine-et-Loire y Nantes (1)	91	10.793.827,39
Ferrocarriles Nantes (1)	185	13.557.156,24
TOTAL	2.615	278.183.675,44

De esos 2.615 kilómetros, sólo 1.510 estaban en explotación, de modo que además del precio del rescate debía presupuestar el Estado otros 225.000.000 para su terminación.

Según el proyecto de ley, el Gobierno quedaba autorizado para proceder al rescate, estableciendo el artículo 4 que mientras se legislaba sobre las bases definitivas del régimen a que quedarían sometidos los ferrocarriles rescatados por el Estado, el Ministro de Obras públicas quedaba autorizado para asegurar la explotación provisional de esas líneas por los medios que juzgase menos onerosos para el Tesoro.

En su informe, recordaba M. Sadi-Carnot los proyectos de inteligencia con la Compañía de Orleans, que consistían en anexionar a dicha Compañía 2.527 kilómetros mediante una subvención de 160.000.000 en dinero o en obras ejecutadas y una garantía sobre un capital de 522.000.000 que hubiera gravado mucho la Hacienda pública. El nuevo proyecto de ley, más ventajoso para el Estado, comprendía 2.615 kilómetros.

La interpretación del acuerdo de la Cámara sobre la manera de liquidar la indemnización del rescate había dado lugar a controversias. Sostenían algunos que esa indemnización debía regularse con arreglo al capital realizado por las Compañías, y que en todo caso, el pago debería hacerse por anualidades, de modo que cubriese el interés y la amortización de los gastos, y que convenía cargar

(1) Compañía de ferrocarriles de interés local.

el total de las insuficiencias de explotación en la cuenta de primer establecimiento hasta la fecha del rescate, o, por lo menos, atribuir los intereses al capital acciones hasta que el Estado se sustituyese a los concesionarios. Se había también discutido la distinción entre gastos de establecimiento y cargas que resultaban de la adquisición de capitales y se había reclamado una indemnización para los detornos de tráfico autorizados por el Estado. Otros, por el contrario, habían negado la oportunidad de rescatar por el precio de primer establecimiento unos ferrocarriles cuyo producto era nulo o mínimo, de que se hiciese pagar por la generalidad de los contribuyentes las faltas de algunos y de que se adoptase otra base que el valor comercial de las líneas rescatadas.

La Comisión de presupuestos entendió que debía rechazar esas doctrinas opuestas. El Estado no podía hacer de asegurador general ni olvidar que en muchas ocasiones había intervenido para atenuar crisis en que estaba comprometido el interés de todo el país, con lo cual había hecho un acto de generosidad que creía dictado por los intereses generales. Los Poderes públicos darían, por consiguiente, una nueva prueba de su equidad y de su benevolencia para la masa nacional que había absorbido los títulos de las Compañías cuya situación era difícil, aplicando el principio de la ley de 1874, como lo había decidido la Cámara al votar la proposición de M. Allain-Targé. En cuanto a las sentencias dictadas en ejecución de este principio, la Comisión consideraba sus conclusiones como imposibles de discutir y proponía que se adoptasen al pie de la letra, advirtiendo, por su parte, que las tasaciones de los árbitros dejaban muy poco margen para el capital acciones y que en las Compañías quebradas aun las obligaciones sólo serían reembolsadas parcialmente.

En el proyecto de ley, la Comisión había introducido una nueva disposición por la cual, en el caso de que se incorporasen a la red de interés general líneas concedidas anteriormente por los de-partamentos, se pagaría a éstos una indemnización para compensarles el perjuicio que se les irrogase.

De la discusión sólo merecen citarse los discursos de M. de Freycinet, ministro de Obras públicas, y de M. Rouher, antiguo ministro del Imperio. M. Freycinet había expuesto ya en una Memoria dirigida al presidente de la República, las líneas fundamentales de su *Gran programa* de Obras públicas, anunciado hacía tiempo, pero cuyos detalles no se habían fijado todavía. Monsieur Rouher aludió en su discurso a ese programa, adhiriéndose a él, pero con la reserva de que no se realizase de un modo precipitado y discutió el proyecto de ley en sí mismo, y en cuanto a la tendencia que indicaba hacia el rescate general de los ferrocarriles y su explotación por el Estado. A su juicio, no sólo era un error presentar ese proyecto como ejecución del acuerdo tomado por la Cámara en 1877, sino que se alejaba mucho del sentido de esa resolución. Lo que había querido la Asamblea no era consagrar de un modo irrevocable las ideas de M. Allain-Targé, sino recomendar su estudio a la Comisión, y este diputado había entendido además que se entablarían nuevas negociaciones con la Compañía de Orleans y que sólo su fracaso podría justificar la constitución de una red aparte explotada por el Estado. En vez de esperar los resultados de estas negociaciones, se había comenzado ya a regular las indemnizaciones, y en lugar de confiar esta misión a una jurisdicción creada por el legislador, conforme al precedente del rescate de las acciones de favor de los canales, se había confiado a un tribunal arbitral creado en virtud de simples convenciones entre el Ministro y las Compañías secundarias. La operación se hacía sobre ferrocarriles a que no aludía la proposición del Ministro en 1876. La liquidación, en vez de hacerse como prescribía el pliego de condiciones, era una violación flagrante de la ley en beneficio de unas Compañías que en gran parte habían faltado a sus contratos haciendo contratas generales para la ejecución de sus obras.

De este modo el Gobierno había provocado, sin querer, lamentables especulaciones de Bolsa sobre los títulos de las Compañías rescatadas. También se le podía acusar, aun admitiendo el principio de la aplicación de la ley de 1874, de no conformarse con ella, puesto que proponía que se

pagasen las indemnizaciones en capital, cuando, según el informe de M. de Montgolfier, el legislador quería que se pagasen en forma de anualidades.

Por otra parte, y dígase lo que se quiera, el proyecto provocaba la gran cuestión del rescate y la explotación por el Estado, cogiendo al Poder público en un engranaje del que ya no se podría librar. Pero la oportunidad de una solución de esta especie ya se había discutido muchas veces y había dado lugar a un debate solemne en 1838, es decir, en una época en que el camino estaba completamente libre, y el Gobierno de entonces, que era partidario de la acción directa del Estado, había sucumbido bajo la refutación vigorosa de adversarios como Arago y Berryer. Era inútil citar el ejemplo de los países vecinos: Bélgica padecía aún las condiciones onerosas en que había rescatado las concesiones de M. Philippart; en Alemania, Baviera y Sajonia se habían visto obligados por la insuficiencia de su riqueza mobiliaria a emprender la obra que la industria privada no era capaz de realizar, y Prusia había seguido en este punto el impulso de su genio absolutamente distinto del genio francés.

En cuanto a las tarifas, su asimilación con las tarifas de Aduanas era una verdadera herejía económica. Mientras los derechos de Aduanas tenían exclusivamente el carácter de impuestos, las tarifas de ferrocarriles representaban un servicio prestado.

Los abusos que pudieran temerse manteniendo las tarifas entre las manos de las Compañías, tendrían por correctivo el interés manifiesto de estas Sociedades en rebajar sus precios para aumentar su tráfico y sus ingresos, y, por otra parte, el derecho de aprobación por el Ministro, que era un arma poderosa a disposición del Gobierno, sobre todo con el carácter provisional atribuído en la práctica a todas las autorizaciones. A estas seguridades había que añadir de hecho la acción indiscutible e indiscutida del Ministro, que con firmeza podía obtener de los concesionarios todas las satisfacciones legítimas reclamadas por el interés público, y las severas penalidades impuestas por leyes y reglamentos contra las Compañías que aplicasen tarifas no aprobadas, hiciesen contratos particulares o concediesen detasas ilícitas. Querer dar al Estado facultades para manejar a su gusto las tarifas, era evidentemente cerrar la puerta a la industria privada, matar el espíritu de asociación que había contribuído tanto a la riqueza del país, sustituir la explotación comercial por una explotación administrativa y desarrollar a todo trance el funcionarismo, exponiendo al Gobierno a la impopularidad y a concesiones funestas para la Hacienda pública. El partido más prudente era, pues, volver a la aplicación del sistema de 1859, repartiendo convenientemente las nuevas líneas entre las distintas Compañías, no dando a ninguna de ellas más que lo que pudiese tomar sin cerrarse el horizonte de su liberación y sin transformar su gestión en un impotente arrendamiento.

M. de Freycinet declaró en su contestación, que el rescate de los ferrocarriles citados en el proyecto dejaría completamente reservada la cuestión de la explotación de las líneas por el Estado. El rescate de las líneas actuales no era más, a su juicio, que una consecuencia del voto de 1877: en aquella época, la Cámara era incluso favorable al rescate, y la vuelta del proyecto a la Comisión no solamente debía producir un estudio del asunto, sino asegurar, además, la ejecución del rescate. No había motivo para cambiar ahora de opinión, y la razón de Estado que había promovido ese voto durante la última legislatura era, por el contrario, más poderosa que nunca. En cuanto al precio fijado por los árbitros, no tenía nada de excesivo y era sensiblemente igual a las tasaciones de los ingenieros en otros ferrocarriles de la región.

Decía M. de Freycinet que le asombraba haber oído la palabra de «valor comercial» a propósito de ferrocarriles en sus relaciones con el interés del Estado. El verdadero producto de un ferrocarril para el país, para la generalidad, era la economía realizada en el transporte. Como los ferrocarriles reducían ese precio de 0,30 a 0,06 francos por kilómetro, beneficiaban a la comunidad

en una cantidad igual a cuatro veces el producto bruto, y añadían al producto bruto de 850.000.000 de la red francesa, un beneficio indirecto anual de 3.500.000.000.

Se había preconizado un sistema que consistía en dejar que las Compañías incurriesen en caducidad, pero los Gobiernos no se hubieran prestado nunca a una combinación de esa especie que hubiese sido fatal para el desarrollo de la red.

Se habían manifestado preocupaciones porque el proyecto no decía nada sobre el régimen definitivo que se adoptaría para la explotación de las líneas rescatadas, pero no podía hacerse de otro modo. Para conformarse con la resolución de 1877, el Ministro había entablado negociaciones con la Compañía de Orleans, teniendo cuidado de no recargar la red de esta Compañía en una proporción que la desinteresase de administrar debidamente. Esas negociaciones no estaban terminadas y mientras tanto era preciso atender a las necesidades del servicio y organizar un régimen provisional. Esa organización se estudiaría de modo que no comprometiese el porvenir y reservase todas las soluciones. Para terminar, indicaba el Ministro las consecuencias funestas de un nuevo aplazamiento, desde el punto de vista de la situación de las Compañías secundarias, de la continuación de las obras y del efecto producido sobre la opinión pública que consideraba el proyecto de ley como el prólogo del gran programa de obras públicas.

Después de algunas observaciones de M. Clapier que insistía en pedir el aplazamiento, por la misma solidaridad entre el proyecto y el *Gran programa,* M. Rouher contestó a M. de Freycinet sosteniendo que si la razón de Estado invocada por el Ministro existía para la ejecución y el sostenimiento de la explotación de los ferrocarriles, no exigía de ningún modo el rescate en condiciones absolutamente opuestas a la ley. Invocó la tradición constante de la Administración de Obras públicas y sus relaciones con los empresarios, a los que siempre había negado indemnizaciones de gracia, y alegó los términos precisos y formales de los pliegos de condiciones y el apoyo que los Poderes públicos iban a conceder a la especulación si votaban el proyecto. Frente a un concesionario que no había cumplido su contrato, lo único que procedía era la liquidación de una operación comercial, cualesquiera que fuesen las ventajas indirectas concedidas al país. Podía dudarse de si antes de cargar la Hacienda pública con un rescate tan oneroso, había cumplido el Gobierno por completo con su deber, que era el de esforzarse en tratar con la Compañía de Orleans. En cuanto a la suma de las indemnizaciones, sostenía que M. de Freycinet había cometido un error prescindiendo en sus cálculos de un elemento muy importante: las subvenciones concedidas anteriormente a las Compañías secundarias. Criticaba la conducta de la Comisión de presupuestos que había creído que se debía limitar a tomar nota de las sentencias arbitrales sin discutirlas, y contestando a los argumentos apoyados en los precedentes de 1852 y 1857, justificaba el primero por un caso de fuerza mayor. por la revolución de 1848, y el segundo por la concentración de las redes que perseguía entonces el Gobierno. En cuanto al reproche de haber ayudado a un acto de generosidad excesivo cuando el rescate del Grand Central, lo rechazaba porque ese rescate había valido al Estado la construcción de cierto número de líneas nuevas sin subvención ni garantía de interés y la entrega de 24.000.000 de francos por las Compañías de París-Lyon-Mediterráneo y de Orleans a título de concurso para la ejecución de otros ferrocarriles de utilidad pública indiscutible. Por todo ello terminaba M. Rouher insistiendo en que la Cámara se limitase a acordar una incautación provisional y que se invitase al Gobierno para que prosiguiese sus negociaciones con la Compañía de Orleans y presentase en un plazo de seis meses un proyecto de ley que determinase el régimen definitivo de los ferrocarriles rescatados.

Esta proposición fué desechada; votándose la totalidad de la ley el 15 de Marzo. En el Senado el proyecto encontró una viva resistencia, comenzando la oposición M. Buffet que empezó afirmando que el rescate de los ferrocarriles del Sudoeste exigiría que se consignase en el presupues-

to una anualidad de 25.000.000 de francos durante setenta y cinco años, siendo muy dudoso que fuese prudente aceptar esta carga, tanto más cuanto que serviría de cebo para otras más pesadas. La incorporación de 754 kilómetros de ferrocarriles de interés local a la red general y la admisión del principio de que se indemnizase a los departamentos, no dejaría de excitar las mayores ambiciones. No rechazaba el rescate de ciertas redes, pero sí su retrocesión.

El presidente de la Comisión, M. Hubert Delisle, contestó a esas cifras y argumentos con observaciones generales sobre la prosperidad que los ferrocarriles producen al país y sobre el deber moral de cada diputado de examinar cuidadosamente si el deseo eventual de ferrocarrriles para su distrito está fundado o no, etc.

M. Caillaux, el antiguo Ministro de Obras públicas, se opuso sobre todo a la exageración de las sumas concedidas por las Comisiones arbitrales, y M. de Ventavon solicitó que se rechazase de plano el proyecto, que lo que realmente pretendía era conceder una liberalidad indebida en beneficio de accionistas y obligacionistas poco interesantes, porque unos y otros eran especuladores que habían ligado su suerte a la de las redes secundarias y debían seguirla hasta el fin.

Como todos los oradores habían hecho alusión al *Gran programa* de Obras públicas, M. de Freycinet se creyó obligado a explicarlo minuciosamente.

Desde que el Gobierno había subido al Poder, había comprendido que después de siete años de discusiones intestinas y de discordias políticas, el país tenía necesidad inmensa de hallar reposo en el trabajo, y que el deber del Gobierno era ponerse a la cabeza del movimiento para regularlo y dirigirlo. Así había nacido el *Gran programa* que criticaba M. Buffet. Este programa no merecía los reproches que se le hacían, porque un pueblo que trabajaba y empleaba sanamente sus economías en trabajos útiles, nunca tenía que arrepentirse de ello. El gasto anual a que habría que comprometerse por un período de diez años, no excedería de 400.000.000 de francos en obras de todas clases, mientras que de 1855 a 1865 se habían gastado 430.000.000 de francos por año solamente en ferrocarriles. Se decía que las nuevas líneas serían improductivas, pero lo mismo se había dicho al crearse la segunda red.

Era preciso seguir resueltamente ese ejemplo, pero en lugar de proceder por proposiciones sucesivas y aisladas, el Gobierno había creído preferible, desde el punto de vista de las garantías de orden, de método y de intervención, concluir y someter al Parlamento un plan de totalidad.

En cuanto a dejar para más tarde la realización de estos deseos, él se oponía porque no creía que el rescate fuese tan oneroso como se proclamaba. Después de las ventajas concedidas a las grandes Compañías, hubiera sido injusto dejar que sucumbiesen las secundarias. En cuanto a la explotación, nunca había pensado el Gobierno rescatar o explotar por sí mismo las grandes redes. La solución que proponía para las líneas rescatadas tenía igualmente un carácter provisional y temporal y cesaría por la voluntad del Parlamento.

En su contestación, M. Buffet se esforzó en demostrar que de 1855 a 1865 habían podido gastarse más de 400.000.000 por año en la construcción de ferrocarriles sin gravar el presupuesto, en la misma forma que lo haría un gasto igual desde 1879 a 1890, porque en aquella época había 10.000.000.000 de deudas menos y 1.000.000.000 menos de impuestos. Además, las obras habían sido construídas por las Compañías y no por el Estado, y gracias al mecanismo de las convenciones de 1859 y al medio de la transferencia, el Estado no había tenido que soportar más que una carga reducida y hacer avances reintegrables con interés. La política de aquella época debía servir de modelo a la actual.

Después de una larga discusión en la que se rechazaron todas las enmiendas presentadas, fué votada la totalidad de la ley el 10 de Mayo de 1878 y promulgada el 18 del mismo mes.

Una ley de 11 de Junio de 1878 autorizó en seguida al Ministro de Hacienda para hacer una

emisión de renta al 3 por 100 amortizable en setenta y cinco años, y cuyo producto serviría para pagar 270.000.000 por indemnización a las Compañías rescatadas, para regular las obras de terminación de las líneas rescatadas por el Estado, a lo que se dedicaban 60.000.000, y, finalmente, se destinaba 1.000.000 para hacer frente a la insuficiencia eventual de la explotación provisional de las líneas.

Prescindiendo de las operaciones financieras a que dieron lugar estas medidas, veamos cómo se organizó la explotación de los ferrocarriles del Estado. Los primeros documentos que se refieren a este extremo, son una Memoria dirigida por M. de Freycinet al Presidente de la República, en 25 de Mayo de 1878, y dos decretos de la misma fecha.

Lo primero que se decidió fué que todo lo referente a los ferrocarriles del Estado se confiaría a un Consejo de Administración independiente del Ministro. La Memoria especificaba claramente que esta organización era provisional, lo que prueba qne el Gobierno no estaba entonces dispuesto de ningún modo a encargarse definitivamente de la explotación de los ferrocarriles del Estado. La red de estos ferrocarriles debía tener un personal de empleados independiente del resto de la Administración, Caja aparte, etc. De este modo se organizaba una explotación autónoma que el Ministro debía exclusivamente vigilar y que estaba sometida a las reglas generales de las redes concedidas.

El Gobierno se encargaba de la construcción de la infraestructura, como ya lo había hecho en muchas líneas particulares; todo lo demás era cosa del Consejo de Administración, que desempeñaba respecto al Estado el mismo papel que los Consejos de Administración de las seis Compañías respecto a sus accionistas y que debía también someter sus tarifas a la aprobación del Ministro de Obras públicas. Las reglas del pliego de condiciones anexo a la ley del 4 de Diciembre de 1875, se aplicaban también a la red de ferrocarriles del Estado. Al lado del Consejo de Administración había un Director de explotación y un Cajero general sometido a la jurisdicción del Tribunal de Cuentas, encargado de centralizar los ingresos y de ingresar en el Tesoro los superávits posibles. En otros términos, la red de ferrocarriles del Estado, lo mismo que otras instituciones del Estado, también independientes, como la Casa de la Moneda, la Imprenta Nacional, la Caja de Depósitos, etcétera, debía tener su autonomía, y su presupuesto se unía simplemente al presupuesto general como formalidad, y constituía un presupuesto anexo.

Refiriéndonos también, por las razones tantas veces repetidas, a la opinión de Kaufmann, pero llamando la atención al lector sobre la posición de este autor eminente que, al parecer, ha presentado los ferrocarriles de Francia frente a los alemanes con un criterio en el que deja traslucir que prefiere francamente el sistema francés al sistema alemán, incluso como sistema general ferroviario y aparte de las modalidades nacionales, traducimos aquí textualmente algunos párrafos que se refieren a este período tan interesante en la historia de la política ferroviaria francesa:

«Se concibe fácilmente que en Alemania se hayan seguido estos acontecimientos con una atención particular. Prusia, en efecto, que quería rescatar sus ferrocarriles, se preparaba precisamente a seguir el ejemplo dado antes por otros Estados alemanes. Además, desde 1873 se trabajaba sin descanso en la creación de una unificación general de tarifas. Al otro lado del Rhin se creía que en los debates de la legislatura de 1877 podrían encontrarse argumentos elocuentes y sólidos contra el sistema de las Compañías privadas, aunque no se hiciese una distinción bastante marcada entre la teoría y la práctica. De hecho he aquí cómo habían ocurrido las cosas en Francia.

»Después de la experiencia, de la competencia malsana que podían hacer las pequeñas Compañías, el Gobierno se había decidido poco a poco a entregar la totalidad de la red a algunas Compañías importantes colocadas bajo la rigurosa vigilancia del Estado. A ello había sido obligado por el deseo de establecer una especie de compensación entre los grandes beneficios de las líneas buenas y las cargas considerables ocasionadas por las malas.

»Este principio se completaba por la razón de que se concedían hasta una cierta cifra, garantías de interés para cubrir los déficits que amenazaban a las Empresas por causa de líneas improductivas creadas en interés del público.

»De este modo, el Estado había asumido el papel de árbitro.

»Más tarde, cediendo a la opinión general, consintió en otorgar nuevas concesiones fuera de las grandes Compañías: quería verse si se podían crear otras lineas de interés general independientes que fuesen productivas. En cuanto la experiencia hubo demostrado que no era así, se agregaron esas líneas sin valor e incapaces de subsistir por sí mismas, a las grandes redes que podían afectarles una parte de sus superávits. Los representantes del Gobierno tenían, pues, razón cuando aseguraban que debían evitar la ruina de las Compañías que explotaban líneas clasificadas como de interés general. Donde no se trató más que de líneas pequeñas enclavadas por completo dentro de las grandes redes, esta fusión se hizo sin dificultad. Por contrato especial las Compañías del Nordeste y de Lille a Valenciennes cedieron a la Compañía del Norte la explotación de sus líneas a partir de 1.° de Enero de 1877 y por toda la duración de sus concesiones.

»En las redes secundarias del Sudeste las cosas no marcharon tan fácilmente. Se encontró que las condiciones mediante las que la Compañía de Orleans se mostraba dispuesta a tratar eran muy poco ventajosas para el público y hubo que ingeniarse para llegar a obtenerlas mejores. Esto explica la proposición de M. Allain-Targé: su objeto era impedir por el rescate la interrupción del tráfico en las líneas en quiebra y poner la Compañía de Orleans frente al Estado y no frente a Compañías impotentes. También era preciso continuar la explotación de las líneas rescatadas en el caso de que la Compañía de Orleans no quisiese encargarse de ellas.

»He aquí dónde había llegado el Gobierno abandonando por primera vez las reglas del desarrollo normal de las redes. Se entraba ahora, por lo menos *provisionalmente*, en una nueva fase de la política francesa en materia de ferrocarriles. Pero no era preciso en modo alguno establecer principios absolutamente nuevos ni tampoco, como lo había pedido M. Lecesne, decretar inmediatamente el rescate general de todos los ferrocarriles: esto no era de ningún modo una consecuencia de la política seguida hasta entonces que, por decirlo así, había asegurado al Estado la incautación sin gastos de toda la red al terminar la concesión. Por una porción de motivos no había por qué romper con las antiguas tradiciones, y el argumento tan frecuentemente invocado en favor del rescate, a saber: que Francia había sabido para libertar su territorio hallar sumas bastante más considerables que los 2.000.000.000 de francos que habría costado la adquisición de los ferrocarriles, puede retorcerse contra lo que pedían M. Lecesne y sus amigos. Francia, sobre todo en el momento en que procedía a rehacer y reconstituir su armamento militar, había podido hacer un llamamiento a las reservas financieras del país para nuevas creaciones destinadas a durar mucho tiempo, y había podido, precisamente porque no estaba en la situación feliz de sus adversarios del otro lado del Rhin, reunir millares de millones y pagar su deuda, encontrar millares de millones para pagar a los alemanes y encontrar encima otros millares de millones más para su *restablecimiento;* pero no los tenia para hacer en su interior lo que Prusia hacía al otro lado del Rhin.»

El Programa Freycinet

Las razones que llevaron a muchas gentes a defender las soluciones del rescate por el Estado, procedían de muy distintos orígenes, y al lado de los intereses personales, había por parte de muchos la seria convicción de que esto representaba un gran bien para Francia.

Es posible que si éstos se hubieran visto solos luchando exclusivamente por una idea que creían acertada, se hubiesen encontrado sin ambiente; pero a su lado se presentaron grupos de inte-

resados, por unos u otros motivos, en apoyar la adquisición de los ferrocarriles por el Estado. Entre los que de este modo apoyaban esa política, unos, como por ejemplo los partidos radicales, lo hacían por motivos de orden político, mientras otros iban movidos principalmente por móviles económicos. Esto sucedía a los accionistas de las Compañías de ferrocarriles que veían con envidia las cotizaciones elevadas que alcanzaban las acciones de los ferrocarriles que el Estado prusiano había de adquirir y esperaban por su parte una suerte parecida, mientras por otro lado muchos industriales, comerciantes y agricultores, creían que el rescate traería reducciones de tarifas y supresión de las desigualdades que producían entre ellos grande irritación.

A todos estos partidarios de los ferrocarriles del Estado, prestaba un ambiente favorable la situación del país que deseaba la construcción de muchas líneas sin preocuparse de su productividad directa y que estaba, por lo tanto, convencido de que sólo el Estado sería capaz de construirlas, visto que las Compañías oponían ya una decidida resistencia a aceptar nuevas concesiones y que el Gobierno no podía ya obligarlas a que se encargasen de nuevas líneas mientras no pudiesen reponerse de los quebrantos que les habían producido los últimos períodos en que habían tenido que hacerse cargo de tantos ferrocarriles explotados siempre con pérdida.

Esto explicaba que las Cámaras hubiesen votado la constitución de una red del Estado, vencidos los escrúpulos de algunos por el carácter provisional de la medida. Sobre otros, sin embargo, había producido mayor sugestión el *Gran programa,* publicado en 1878.

Desde hacía algunos años la situación de la Hacienda francesa era verdaderamente próspera y los excedentes con que se contaba explicaban que en la Memoria dirigida por Freycinet al Presidente de la República, en 2 de Enero del citado año, se comenzase diciendo que el Gobierno, al declarar en su Mensaje de 14 de Diciembre que iba a abrirse una nueva era de prosperidad para el país, se había comprometido implícitamente a dar una viva impulsión a las Obras públicas.

Entre estos trabajos se colocaba en primer lugar, decía el Informe, la terminación de la red ferroviaria. «La opinión pública la reclama con insistencia, las Cámaras en diferentes ocasiones han manifestado su solicitud por este objeto, y mis predecesores se han aplicado constantemente a facilitar su realización.» Y continuaba diciendo: «Hay una medida esencial que debe tomarse desde ahora mismo y sin la cual todos esos proyectos se encontrarán retrasados y hasta paralizados, y es la de separar claramente la red nacional, en red de interés general y red de interés local. El principio de esa división se ha admitido siempre, pero ha reinado una gran indecisión en la práctica y las mismas líneas han sido reivindicadas a la vez por el Estado y por los departamentos. En otros casos, por el contrario, parecía que cada uno creía que el peso debía tocar al otro, de modo que nadie tomaba la iniciativa necesaria. De los dos modos permanecía en suspenso la solución y las obras no se ejecutaban.» De aquí que el Ministro se esforzase en establecer esta clasificación y en encontrar, a pesar de la dificultad, los signos característicos indispensables y someter cada caso separado a una seria investigación. Con este fin quería crear unas Comisiones que se encargarían de estudiar ciertas regiones y de informar sobre las construcciones que debían hacerse y preparar los proyectos, de todo lo cual se aprovecharía después el Ministro para decidir sobre todas las cuestiones referentes a cada ferrocarril; pero como las seis grandes Compañías extendían sus redes por todo el país, era preciso nombrar una Comisión para cada región, procedimiento tanto más natural cuanto que se habían manifestado una porción de anhelos precisamente en relación con las redes actuales.

En cuanto estas seis Comisiones en que estarían reunidos los hombres más competentes, ingenieros y representantes de Obras públicas, hubiesen incluído en una u otra categoría las líneas que debían construirse, según su importancia económica y militar, el Consejo general de Caminos decidiría el número de prioridad para la construcción de esas líneas.

Esta red complementaria comprendería:

1.º Varias líneas decididas en principio por leyes de 3 de Julio y 16 y 31 de Diciembre de 1875, pero no concedidas aún, con un total de 2.897 kilómetros.

2.º Un cierto número de líneas concedidas como de interés local y que estarían mejor en la red de interés general: estas líneas deberían ser adquiridas por el Estado e incorporadas a la clasificación proyectada. Un trabajo hecho con cuidado para las regiones del Centro y del Sudoeste y extendido después por previsiones conjeturales sobre las mismas bases al resto de Francia, daba un total de 2.100 kilómetros próximamente.

3.º Finalmente, líneas enteramente nuevas y que hasta entonces no habían figurado en ningún documento oficial. Esas líneas se encontraban principalmente en regiones pobres y desheredadas, para las que parecía que había llegado el momento de hacer un acto de justicia distributiva. La evaluación de estas líneas oscilaba entre 4 y 6.000 kilómetros y la totalidad de los tres grupos alcanzaba a unos 10.000 kilómetros próximamente.

Esta cifra no representaba la totalidad del esfuerzo que se imponía al país, porque además, había que tener en cuenta las líneas ya concedidas, pero aún no construídas, con una longitud de 5.751 kilómetros, quedando, por lo tanto, pendientes de construcción unos 16.000 kilómetros.

En cuanto se publicó la Memoria de Freycinet se nombraron las Comisiones por Decretos de 7 y 19 de Enero. Para sostener su plan, que implicaba, además, en otras obras públicas un gasto de 1.000.000.000 de francos con un total de 4.000.000.000 en diez años, contaba Freycinet con el apoyo de Gambetta y de León Say, con los que lo había elaborado. El apoyo de este último tenía una importancia decisiva, porque Say estaba reconocido como el adversario más enérgico de la explotación por el Estado, de modo que arrastró a mucha gente tras de sí, y además, porque se le creía el único hombre capaz de encontrar los capitales necesarios para la ejecución de esas obras.

En realidad contaba con el instrumento más eficaz para este fin, que era la renta al 3 por 100 amortizable en setenta y cinco años, mediante la cual no se aumentaba la Deuda perpetua de Francia, y además, tenía la ventaja de que el crédito destinado a la amortización de ese empréstito estaba disponible. En efecto, al terminar la guerra, M. Thiers, comprendiendo que era necesario pagar lo más pronto posible la deuda que el Estado había acumulado con el Banco de Francia, deuda que se elevaba a 1.530.000.000 de francos en números redondos, había conseguido incluir en el presupuesto de gastos ordinarios una partida anual de 200.000.000 al principio y de 150 más tarde, destinados a amortizarla. Esta deuda estaba casi extinguida al aparecer el Programa Freycinet, de modo que esos 150.000.000 anuales estarían muy pronto disponibles, al mismo tiempo que el superávit de los ingresos podría permitir una desgravación en los impuestos, con lo cual todas las disponibilidades del presupuesto podrían entonces emplearse en pagar los intereses y la amortización de los empréstitos al 3 por 100 amortizable que se emitiesen para realizar el *Gran Programa*.

Con este objeto los dos Ministros, M. León Say y M. de Freycinet, presentaron a la Cámara el 7 de Febrero de 1878 un proyecto de ley para proveer los fondos para el rescate e indicar al mismo tiempo las condiciones del empréstito. El empréstito propuesto en 3 por 100 amortizable estaba planeado sobre el modelo de las emisiones de obligaciones de ferrocarriles que gozaban de gran favor en el público, lo que aseguraba el éxito del Gobierno. Como la amortización se repartía en setenta y cinco años, el sacrificio anual del Estado era relativamente pequeño, y además se disponía que la emisión de esos títulos no se hiciese de una sola vez, por la totalidad de la suma necesaria, sino que se procedería del mismo modo que las Compañías de ferrocarriles que cedían los suyos de un modo continuo. Obrando de este modo, esperaba el Gobierno que establecido el tipo de emisión muy por bajo de la par, la prima de reembolso facilitaría la colocación y que la carga anual por los intereses y la amortización reunidos no excedería del 5 por 100.

Aunque al principio se habló de una cantidad de 4.000.000.000, muy pronto se vió que harían falta de 7 a 9.000.000.000 para la ejecución del *Gran Programa*. El procedimiento propuesto por Say fué entonces muy discutido, pero muy pronto se vió que era, efectivamente, el más adecuado para el caso.

Según el plan financiero del Gobierno, aunque el Parlamento se comprometía por la totalidad de la suma, no abría al Ministro el crédito de 4.000.000.000, sino que, por el contrario, se quería que se votasen anualmente las cantidades necesarias, a fin de que las Cámaras fuesen libres para suspender las obras negando nuevos créditos.

Los debates sobre el proyecto de Say ofrecen poco interés, porque desde el momento en que se había decidido el rescate de las pequeñas líneas, el proyecto de ley, que daba los medios de ejecutarlo, debía pasar sin dificultad, y en efecto, fué adoptado casi íntegro el 11 de Junio de 1878.

Mientras tanto, se acababa de retocar el Programa, presentándose por fin el proyecto de ley en que se daba su exposición definitiva en Junio de 1878. Desde 1876 existía la Comisión investigadora de ferrocarriles, nombrada por el Senado, Comisión que funcionó durante todo el año 1877, y terminó sus ponencias a principios de 1878. Una de esas ponencias se refería a las tarifas, y la otra, de 24 de Mayo de 1878, redactada por el conde Fouché de Careil, se ocupaba especialmente de la terminación de la red, evidenciando así la actitud del Senado frente al Programa de Freycinet.

Se hacía notar en primer lugar en esa ponencia, que aunque hasta entonces se habían emitido 7.500.000.000 de francos en obligaciones de ferrocarriles, no ofrecía ninguna dificultad otra nueva emisión, según las mismas Compañías, que aseguraban poder colocar así de 350 a 400.000.000 cada año. Podía, por consiguiente, aumentarse la actividad económica con la construcción de nuevas líneas, pero no debería cometerse la falta de tocar las antiguas convenciones con las grandes Compañías y de dar rienda suelta a las tendencias de rescate por el Estado. Para exponer mejor sus intenciones, se ocupaba el ponente, en primer lugar, del aspecto financiero de las convenciones que alababa plenamente, puesto que gracias a ellas se habían hecho productivos 10.000.000.000 de francos del ahorro nacional, atrayendo a estos valores hasta los más pequeños ahorros que antes permanecían improductivos. Sería absurdo, según su opinión, criticar el sistema de la garantía de interés, puesto que tanto en Francia como en el extranjero, se estaba de acuerdo en que el Estado francés había acertado plenamente al aceptarlo. Así, por ejemplo, el Ministro de Hacienda de Bélgica, M. Malou, alabó en 1869 la excelencia del sistema francés, que por lo demás, no se separa mucho del de otros países. También se ha pretendido, sigue diciendo, que las Compañías no tenían tanto crédito, más que gracias a la intervención del Estado, que las había empujado a una administración pródiga; pero esta aserción es exagerada, porque aparte de la garantía del Estado, han sabido hacer frente con sus propios recursos a los pagos de intereses de sus numerosas emisiones de obligaciones.

En materia de ferrocarriles, entendía que no podía hablarse de explotación por el Estado más que en casos excepcionales, como por ejemplo, durante una guerra o en tiempo de crisis, debiéndose limitar el Estado normalmente a una vigilancia rigurosa. Por lo demás, sería prudente volver al sistema de 1842, según el cual, el Estado subvenciona en una forma cualquiera los ferrocarriles cuya explotación entrega a las Compañías. En una palabra, se repiten en ese Informe los argumentos de siempre contra la explotación por el Estado, sin que ofrezca relativa novedad más que el de que sería ilógico, en el momento en que se hablaba por todas partes de descentralización, centralizar de pronto en una cuestión tan importante. A su juicio, las Compañías son el mejor intermediario entre el Estado y el público. El ponente terminaba así sus conclusiones: «La Comisión opina que conviene aplicar a la terminación de las obras los medios empleados ya para construir los 28.000 kilómetros existentes, tratando, en cuanto sea posible, con las grandes Compañías vecinas, creando, a falta

de éstas, nuevas Compañías, y finalmente, haciendo construir por el Estado, a falta de Compañías, las obras, salvo retrocesión a las Compañías existentes de los ferrocarriles terminados».

Las seis Comisiones nombradas por Freycinet, a las que se agregó otra, especialmente destinada al estudio de los ferrocarriles de Argelia, terminaron sus trabajos hacia el 30 de Marzo, y remitieron sus informes al Consejo general de Caminos, que ya el 27 de Abril pudo emitir su dictamen. Este dictamen se refería a 9.581 kilómetros, de los que 2.806 estaban ya previstos en las leyes anteriores; 2.235 eran de interés local, que pasaban a la red de interés general; y 4.540 eran de nuevas líneas. Las líneas que habían de construirse, que sumaban, por lo tanto, 7.346 kilómetros, estaban repartidas en tres categorías: conforme a su prioridad, a su región y a la urgencia de su construcción. El Consejo general había calculado igualmente los gastos kilométricos de establecimiento en 250.000 francos, si la red se construía en las mismas condiciones que las grandes líneas de vía ancha, y en 200.000 francos si se podía adoptar una construcción económica. También entendía que por la escasa importancia del tráfico de los nuevos ferrocarriles, debería subordinarse la construcción de la mayor parte al concurso que prestasen departamentos, municipios e interesados, procurando, sobre todo, que se obtuviesen los terrenos necesarios, de modo que se garantizase al Estado contra la exageración en las expropiaciones.

De acuerdo con el dictamen del Consejo general, presentó M. Freycinet, en 4 de Junio de 1878, un proyecto de ley clasificando 154 líneas nuevas y 53 líneas concedidas anteriormente como de interés local.

En la exposición de motivos, recordaba el Ministro los trabajos de las Comisiones regionales y del Consejo general de Caminos, y añadía que había revisado por sí mismo el resultado de esos trabajos, después de compararlos con los acuerdos de autoridades departamentales y las peticiones de delegaciones de senadores y diputados, y de haberse puesto de acuerdo con el Ministerio de la Guerra. El desarrollo total de los ferrocarriles cuya clasificación proponía, era de 8.700 kilómetros, de ellos, 2.500 procedentes de ferrocarriles de interés local ya concedidos, y 6.200 de líneas enteramente nuevas.

Para precisar el aspecto financiero de su plan, el Ministro fijaba en 200.000.000 el precio del rescate de los ferrocarriles de interés local, y calculaba en 200.000 francos el coste kilométrico de las nuevas líneas, de modo que, como quedaban todavía otros 8.000 kilómetros por terminar, las nuevas líneas que se construían en Francia representaban una longitud total de 16.000 kilómetros en números redondos, con un gasto de 3.200.000.000 de francos. Repartiendo este gasto en diez años, era preciso disponer anualmente de 320.000.000 de francos, cuando de 1855 a 1865, época en que la potencia económica del país era muchísimo menor, se habían consagrado 430.000.000 de francos por año a los ferrocarriles. Además, no se debía olvidar que las Compañías llevarían una parte considerable de la carga de la red complementaria.

Se había objetado el escaso tráfico de las nuevas líneas; pero las ventajas que un ferrocarril procuraba al país no se podían medir por su producto comercial o la remuneración directa del capital, sino por la economía realizada en los transportes. Siendo el precio medio de 0,06 francos por tonelada kilométrica, la quinta parte del carreteo, el producto real era igual a cinco veces el producto bruto, menos los gastos de explotación; así, calculando en 7.000 francos solamente el producto bruto kilométrico de los ferrocarriles que se proponían, y suponiendo que quedase totalmente absorbido por los gastos de explotación, el beneficio sería todavía de 28.000 francos, es decir, el 14 por 100 del capital comprometido, y esto sin tomar en cuenta el tráfico, que pasaría a las líneas ya existentes. Si se tenía en cuenta este último elemento, sería preciso admitir, según los resultados de la experiencia, que de los 3.200.000.000 de francos, 1.500.000.000, por lo menos, quedarían cubiertos por este concepto.

Durante las vacaciones parlamentarias que siguieron a la presentación del proyecto de ley, el Ministro aprovechó las sesiones de los Consejos generales para provocar sus observaciones sobre este primer trabajo. El examen de las deliberaciones de las Asambleas departamentales y de las diversas comunicaciones que emanaban de miembros del Senado o de la Cámara de Diputados, obligaron a Freycinet a añadir a su *Programa* algunos cientos de kilómetros más, y a presentar, por consiguiente, el 4 de Noviembre de 1878 un nuevo cuadro de clasificación, que fué reemplazado, eliminando algunos errores que se habían deslizado en él, por un estado rectificado de 25 de Noviembre, que comprendía definitivamente 162 líneas nuevas y 64 ferrocarriles de interés local, que se incorporaban a la red de interés general.

El 15 de Marzo de 1879 presentó M. Wilson una ponencia detallada sobre el proyecto. Después de recordar los precedentes, insistió en la necesidad de no dejar desheredadas por más tiempo las regiones pobres que, pagando su parte en las subvenciones y en las garantías de interés, habían contribuído hasta entonces a dotar a los departamentos ricos de sus vías de comunicación perfeccionadas, y de trazar con este fin un plan de conjunto bien definido. Esta clasificación, por otra parte, no solamente debía ser un acto de justicia distributiva, sino que debía devolver a Francia un puesto digno de ella entre las naciones europeas desde el punto de vista de los ferrocarriles. No debía olvidarse, en efecto, que Francia ocupaba el sexto lugar detrás de Inglaterra, Bélgica, Alemania, Suiza e Italia, que estas naciones proseguían su obra con ardor, que los demás pueblos iniciaban con vigor el desarrollo de sus redes, y que contra el comercio francés se iniciaban competencias amenazadoras. Estas consideraciones habían determinado a la Comisión a ensanchar un poco el cuadro propuesto por el Gobierno, sin que por eso se apartase de los límites de una sabia prudencia.

La Comisión en su examen había admitido los cuatro criterios que se indicaban en la exposición de motivos del proyecto de ley, como los signos que debían caracterizar las líneas de interés general, y eran: 1.°, ser útiles para la defensa del país; 2.°, establecer una comunicación más directa entre dos partes de la red que representen cierta extensión; 3.°, enlazar un centro de alguna importancia con el sistema general de ferrocarriles; 4.°, facilitar las relaciones con un interés político o administrativo; añadiendo la Comisión los tres siguientes: 5.°, servir la zona recorrida por una carretera nacional; 6.°, facilitar la explotación de la red del Estado para la cual había consagrado el Parlamento cantidades importantes; y 7.°, hacer más fáciles las comunicaciones internacionales.

En los debates en la Cámara se dió un espectáculo poco edificante, empeñándose cada diputado en obtener para su distrito la mayor suma posible de líneas, y eso que el Ministro, contra los usos parlamentarios, había hablado al principio de la discusión para advertir claramente que el Gobierno estaba en la parte alta de un plano inclinado y que el Programa de Obras públicas había ido aumentándose sucesivamente en cada fase de su formación, puesto que comenzando con 7.000 kilómetros, de ellos 5.000 de nueva construcción, había pasado a 9.000 en el primer proyecto de ley, a 10.000 en el proyecto rectificado de 4 de Noviembre después de la reunión de los Consejos generales, y la Comisión había añadido otros 1.000 kilómetros, y a esos 11.000 era preciso sumar 3.000 aprobados por las leyes de Julio y Diciembre de 1875 y de 4 a 5.000 concedidos, pero no construídos; de modo que, en total, el país había de hacer frente a la construcción de 18.000 kilómetros, con un gasto de 3.500.000.000, que con 1.500.000.000 más para puertos y navegación interior, suponían un gasto total de 5.000.000.000 de francos.

Por elevada que fuese esta cifra, no había por qué asustarse vista la creciente prosperidad de Francia, aparte de que el Parlamento conservaba libertad absoluta para dirigir, moderar y detener a su voluntad la marcha de estos trabajos. La Cámara aprobó el proyecto añadiéndole 180 kilómetros nuevos.

En el Senado, el Ponente de la Comisión fué el general Billot, presentando el proyecto estudiado a fondo y con enmiendas sobre muchos puntos.

En la discusión, M. Krantz, inspector general de Caminos, se manifestó conforme con la base del proyecto, reconociendo que era necesario, útil y oportuno continuar la construcción de los ferrocarriles; pero añadió que temía que se quisiese ir demasiado de prisa, temiendo que no se tomasen bastantes precauciones contra ciertas precipitaciones peligrosas. En su opinión, era una insensatez atarse las manos por un plazo muy largo, cuando el tiempo deshacía rápidamente las previsiones mejor sentadas. Además, creía que en el proyecto se calculaban muy por bajo los gastos de construcción, no teniendo en cuenta que si se construían cada año 1.500 kilómetros de nuevas líneas, infaliblemente se produciría un alza de precios que elevaría los gastos mucho más allá de lo que se había previsto.

Desde 1842 a 1852 se habían abierto anualmente a la explotación 355 kilómetros, y de 1852 a 1865, 715, elevándose esta cifra después de la ley de 1865 y en los últimos años del Imperio a 815 kilómetros; éste había sido el máximo en una época en que Francia poseía aún Alsacia y Lorena, y en que había 100.000 hombres menos sobre las armas. Si además de esto se tenían en cuenta las rectificaciones y construcciones de carreteras, los caminos vecinales, los canales, los ríos y los puertos, no se podía ver sin temor el esfuerzo inusitado que se quería exigir del país, y era dudoso que se pudiese obtener cuando el personal obrero en Francia era tan escaso y había necesidad de utilizar en todas partes personal extranjero, debiéndose temer un alza muy considerable en los salarios y en los materiales.

Estudiando bien la clasificación, se encontraban líneas que probablemente no cubrirían sus gastos de explotación, y que no se podían, en justicia, creer propias para aumentar la riqueza pública. La experiencia que se había hecho en un país vecino lo demostraba, porque la excesiva extensión que se había dado a la red suiza había producido pérdidas grandes de capital.

Se había dicho muchas veces que Francia ocupaba un puesto indigno de ella entre los países europeos; pero, aun admitiendo la comparación, a pesar de la reserva que debía hacerse por los desastres de 1870 y 1871, era preciso considerar ante todo la adecuación de la red a las necesidades económicas, elemento de apreciación más importante que el que se obtenía de la longitud de los ferrocarriles. Desde este punto de vista el amor propio nacional no tenía por qué sufrir. Francia no podía tener la pretensión de estar tan bien dotada como Bélgica o como Inglaterra, que era un almacén del mundo entero; no debía sentir que la hubiese sobrepujado Suiza, que había hecho una experiencia funesta para sus intereses; y tampoco debía olvidarse que la proporción de doble vía era bastante mayor en Francia que en Alemania, en Holanda y en Suiza. Si se tomaba como tipo de comparación en el Norte una región análoga a Bélgica, se reconocía que estaba tan bien servida de ferrocarriles como el país belga. Nada, por consiguiente, exigía una precipitación peligrosa. Por consiguiente, M. Krantz no estaba dispuesto a adherirse al proyecto sino en el caso en que se fijase para las líneas un orden de prioridad, y de que se determinasen cuáles se construirían con vía única.

M. Varroy le contestó con un discurso nutrido de hechos y de argumentos, estudiando en primer lugar la medida de la utilidad de los ferrocarriles, manifestando que la aplicación de las fórmulas del método de Dupuy le había llevado a comprobar que el beneficio para el público podía evaluarse en el triplo del producto bruto. En cuanto a los temores de encarecimiento de la mano de obra, demostraba con ejemplos que ese temor era infundado.

M. Bocher criticó vivamente el proyecto. Le parecía muy corto el que se había presentado para un programa tan grandioso en que los kilómetros se contaban por miles y los gastos por miles de millones. El proyecto estaba en total formado por cuatro artículos, de los que el primero constituía un cuadro formado sin orden metódico; el segundo prescribía la terminación de los estudios de las líneas clasificadas, lo que era una prescripción inútil; el tercero ordenaba la ejecución sucesiva de

esas líneas, teniendo en cuenta, por una parte, su importancia relativa, es decir, un elemento con que siempre se había contado, y por otra parte, la ayuda financiera de las localidades, es decir, una consideración favorable para los departamentos ricos y perjudicial para los pobres; y por fin, el cuarto no tenía otro objeto que indicar que se recurría al empréstito para hacer frente a los gastos.

Concebida así la ley, no resolvía ninguna de las cuestiones ni zanjaba ninguna de las dificultades que traía el grave problema de la terminación de la red: no producía ningún principio nuevo ni ningún sistema particular, y no adelantaba ni en un día ni en una hora la construcción de los ferrocarriles reclamada por el país, de modo que su utilidad era problemática. Se había dicho que la creación de los ferrocarriles franceses se había hecho sin plan ni método, pero la historia desmentía esta afirmación. ¿Es que no había un plan razonado y metódico, un sistema económico y financiero en la ley de 11 de Junio de 1842, que había decidido el establecimiento de las líneas magistrales de la red y asegurado su construcción por la combinación del Estado y de la industria privada? ¿No había una idea general, una concepción racional en las medidas tomadas después de 1848 para levantar el crédito de las Compañías, procediendo a su fusión y dándoles una base ancha y sólida por la prolongación de sus concesiones? ¿No había una combinación equitativa e ingeniosa en las convenciones de 1859, 1863 y 1868, que habían permitido consagrar los incrementos de valor de los ferrocarriles concedidos anteriormente a la construcción de nuevas líneas y reducido el concurso del Estado a una garantía de interés reintegrable y compensada por una participación eventual en los beneficios? ¿No había un principio fecundo en la ley de 1865, que mejor comprendida y aplicada con más cuidado hubiese podido producir los más felices resultados? ¿Había algún sistema análogo en el proyecto de ley que se discutía? No, porque el programa elaborado por el Gobierno y por la Cámara de Diputados no podía siquiera pretender formar un marco cerrado ni siquiera provisionalmente.

Se había querido falsamente presentar el proyecto como obra de reparación de las injusticias cometidas; pero no había habido tales injusticias, sino desigualdades en la situación de las distintas partes del territorio. También se le había proclamado erróneamente indispensable para devolver a Francia un puesto digno de ella y de su genio: poseía tantos ferrocarriles como Inglaterra, Irlanda y Escocia reunidas, tantos como Alemania, doble que Austria, triple que Italia, y cinco veces como Bélgica. Si la cifra relativa, en relación con la superficie del territorio, era inferior a la de las redes de Holanda, Bélgica e Inglaterra, esto se explicaba por la diferencia de la topografía, por las crisis y vicisitudes interiores y exteriores y por la fecha posterior en que había comenzado a construir sus ferrocarriles. Además, lo que interesaba para medir la longitud útil de una red no era ni la superficie del territorio ni la población, sino las necesidades de la circulación, la importancia del tráfico y los productos y riquezas que había que poner en movimiento. La cuestión no era saber qué red era la más amplia, sino cuál estaba mejor trazada y mejor equilibrada, cuál servía mayor número de intereses con menor número de líneas y en cuál la construcción y la explotación habían absorbido menos capitales, y en este aspecto Francia podía sostener toda comparación. Desde cualquier punto de vista, por lo tanto, que se considerase, el proyecto no era más que una ilusión; por lo tanto, la opinión de M. Bocher era que no debía cambiarse la orientación de la política ferroviaria y que era mejor procurar entenderse con las Compañías existentes.

M. de Freycinet contestó a todos sus adversarios en un discurso extremadamente hábil. En primer lugar, y en lo referente a la terminación de la red, lo que M. Krantz y M. Bocher habían discutido no era la oportunidad de proceder a ella, sino la amplitud del proyecto, y habían criticado la intención manifestada por el Gobierno de abrir a la explotación 1.500 kilómetros por año, como si esto hubiese de imponer al país esfuerzos excesivos, invocando las cifras, mucho más bajas, de que no se había pasado en los momentos de mayor actividad bajo el Imperio. Pero todo este razonamiento pecaba por su base: lo que importaba considerar no era la longitud de los ferrocarriles

que debían abrirse a la explotación cada año, sino la suma que a ello debía consagrarse, y mientras de 1855 a 1865 el gasto medio anual había sido de 430.000.000, ahora no se gastarían más que de 300 a 350.000.000.

En cuanto a la forma del proyecto de ley, se le habían opuesto dos críticas contradictorias: por una parte se le había reprochado que era inútil e incapaz para anticipar ni una hora la terminación de la red, y por otra, se le acusaba de lanzar al país en terribles aventuras. Bastaba hacer resaltar la contradicción de estas acusaciones para deshacerlas.

Con este motivo insistía M. de Freycinet en señalar el error de los que rechazaban la construcción de aquellas líneas en que el capital no estaría remunerado. Según su modo de ver, éste era un razonamiento de negociante y no de hombre de Estado, porque en materia de ferrocarriles hay lo que se ve y lo que no se ve.

Finalmente, el Ministro se defendía de haber hecho una obra política con un vano deseo de popularidad. Si alguna idea política le había inspirado era únicamente el deseo de dar a Francia la conciliación y la pacificación en el trabajo y de contribuir al bien y a la grandeza de la patria.

La ley fué por fin votada el 17 de Julio de 1879, clasificándose en ella 181 líneas nuevas con una longitud total de 8.848 kilómetros. El Senado había recomendado al Ministro la construcción de otras 50 líneas, y la Cámara de Diputados de 44, con un total de 4.152 kilómetros. Este dato puede explicar la rapidez con que se llevó la discusión.

Además de todas esas líneas, una ley de 18 de Julio de 1879, sobre el régimen de los ferrocarriles en Argelia, había añadido a las ya existentes, que sumaban 1.500 kilómetros, de los que 1.000 eran de interés general, otras 20 líneas nuevas de interés general y dos de interés local, con una longitud total de 1.807 kilómetros. El mayor número de las concesiones se hizo a las Compañías de París-Lyon-Mediterráneo, del Este argelino, de Bona a Guelma y Franco-Argelina.

En el apéndice estadístico se incluyen datos completos sobre el desarrollo de los ferrocarriles en este período. Aquí se condensan los necesarios para la claridad de este estudio. El aumento que se proyectaba era de 8.914 kilómetros. De los ferrocarriles que habían de construirse, el Estado se encargaba de 12.014 kilómetros. La disminución de la longitud total de las líneas de interés local indica las modificaciones introducidas en la distribución primitiva de las líneas de interés general y de interés local. La longitud total de la red, de 44.336 kilómetros, no tenía un carácter definitivo, puesto que se habían ido añadiendo sucesivamente al *Gran programa* una porción de líneas en estudio, por lo cual, a fin de 1893 se había producido un aumento de 3.478 kilómetros, de ellos 3.124 de interés general.

El desarrollo del programa de Freycinet

La realización del *programa* de Freycinet no correspondió a las ilusiones que había hecho concebir. La brillante situación financiera de que había disfrutado Francia durante algunos años, había hecho que se creyesen posibles cosas que no lo eran realmente, y como pronto, en vez de un superávit hubo déficit en el presupuesto, el desencanto producido trajo la vuelta a la antigua política.

Mientras tanto, además de la construcción de las líneas del plan Freycinet, que debían formar la tercera red, era preciso organizar la explotación de esas líneas, y ahí se encontraba la principal dificultad. Para atenderla, el diputado M. David había presentado una proposición de ley.

Después de recordar en la exposición de motivos que los ferrocarriles no se habían creado con un fin de explotación comercial, sino de utilidad general, conforme al principio formalmente manifestado en el preámbulo de la ordenanza de 15 de Noviembre de 1846, declaraba que la construcción no debía proporcionar en adelante ningún beneficio a los empresarios y proponía las siguientes disposiciones:

Con las líneas nuevas no concedidas, las de interés local que parezca conveniente agregarles y las que sea preciso separar de las concesiones anteriores mediante una indemnización a regular amistosamente o por la aplicación de la ley de 3 de Mayo de 1841, se formarían grupos de 2.000 kilómetros como máximo. La construcción de los nuevos ferrocarriles dependería directamente del Ministro de Obras públicas y la explotación del Ministro de Agricultura y Comercio. La explotación se arrendaría por quince años todo lo más, a Compañías que habían de proporcionar el material móvil. Las tarifas se fijarían por el Parlamento después de elaboradas por una Comisión de miembros del Parlamento, Consejeros generales (diputados provinciales), Ingenieros y representantes de las Cámaras de Comercio.

La proposición se tomó en consideración por la Cámara el 9 de Julio de 1879 y pasó a dictamen de una Comisión de 33 miembros encargada de estudiar las cuestiones de ferrocarriles.

Esta Comisión se dividió en tres subcomisiones que habían de preparar una solución definitiva, examinando: la primera, las reformas que habían de hacerse en la legislación de tarifas; la segunda, las bases del rescate de las concesiones de las grandes Compañías; y la tercera, los diferentes modos de explotación en uso desde el origen de los ferrocarriles.

El primer trabajo que hizo la Comisión fué una Memoria provisional redactada por M. Wilson, en nombre de la segunda subcomisión, para el rescate por el Estado de la Compañía del ferrocarril de París a Orleans. Según dice Kaufmann, M. Wilson era un adversario declarado de esta Compañía hacía tiempo, y ya había presentado muchas proposiciones acerca de su rescate. Ahora indicaba la urgencia que exigía el estado de cosas que se había creado en las regiones del Centro y del Sudoeste por el antagonismo entre la red del Estado y la de la Compañía de Orleans, situación anormal que debía terminar cuanto antes. El Ministro estaba en esto de acuerdo con la Comisión y reconocía, con ella, la imposibilidad de buscar la solución en la incorporación de la red del Estado a la Compañía de Orleans. La Comisión creyó, por lo tanto, que debía abordarse inmediatamente la cuestión, reservando su dictamen sobre el rescate general de las concesiones, para formularlo cuando las otras dos subcomisiones terminasen su trabajo.

La red del Estado había heredado la desdichada situación que la configuración de sus concesiones había traído a las pequeñas Compañías. Mientras que la red de Orleans era completamente homogénea y estaba compuesta de grupos de líneas sólidamente enlazados entre sí, la del Estado estaba formada por ferrocarriles dispersos, atravesada por las líneas de la Compañía de Orleans, especialmente por la de Poitiers a la Rochelle y la de Angers a Rochefort por Niort, de modo que estaba rodeada y dominada por todos lados por esta Compañía, y no tenía salida ni a París, ni a Burdeos, ni a Rouen. Por eso había seguido sufriendo la desastrosa competencia que provocó antes la ruina de las Compañías secundarias y se encontraba en condiciones de explotación muy difíciles.

Desde un principio Freycinet, dándose cuenta del peligro, había tratado de conjurarlo, celebrando el 5 de Enero de 1879 una convención con la Compañía de Orleans, por la cual cedía esta Compañía al Estado toda la parte de su red situada al Oeste de la línea de París a Burdeos, y obtenía, en cambio, 3.000 kilómetros de nuevas líneas proyectadas en la región del Centro, que deberían entregársele completamente dispuestas para la explotación. Pero como Freycinet no había creído necesario someter esta convención al Parlamento, las dificultades habían persistido y de aquí resultaban para el público muchos inconvenientes. Como el Gobierno no podía mientras durase esta situación hacer en su red las proyectadas reducciones de tarifas, forzando así las tarifas de Orleans, el Ponente pedía que la red del Estado fuese cedida a la Compañía de Orleans, o que la red de Orleans fuese comprada por el Estado, pero de todos modos insistía en la urgencia de que se fusionasen las dos redes.

Después de calcular la indemnización por el rescate de la red de Orleans, refutaba la objeción

del aumento de la deuda pública y de las cargas para el presupuesto, y añadía que el producto líquido de la red de Orleans equivaldría a la anualidad del rescate.

En cuanto a la objeción deducida de la pérdida de los impuestos que gravaban a la Compañía, la consideraba sin valor, puesto que el rescate no haría desaparecer los títulos de la Compañía de Orleans, sino que aseguraría su servicio por medio de una renta pagada por el Estado, y los impuestos sobre los transportes y otras contribuciones seguirían cobrándose en virtud de la ley de Hacienda de 1879, cualquiera que fuese su modo de explotación. En lo que se refería a la necesidad de respetar los intereses de accionistas y obligacionistas, podía responderse que no se trataba de otra cosa que de una conversión hecha en las condiciones más ventajosas.

M. Wilson terminaba invitando al Ministro de Obras públicas a que presentase un proyecto de ley realizando el rescate. Esta Memoria no llegó a discutirse, porque poco después, el 10 de Febrero de 1880, el Ministro de Obras públicas M. Varroy presentó un Proyecto de convención, en virtud del cual la Compañía de Orleans cedía al Estado sus líneas situadas al oeste de la de París a Burdeos, recibiendo, en cambio, un título de renta inalienable e irreductible de 17.100.000 francos, que representaba la indemnización por el rescate. De esa suma correspondían a la antigua red, francos 14.984.000, a la nueva 1.192.000 y a la red de interés local 924.000.

Según el artículo 4.º de la convención, el Estado y la Compañía se obligaban recíprocamente a dirigir por el camino más corto los transportes que pudiesen utilizar cualquiera de las dos redes, y en caso de retorno del tráfico, el producto de la percepción realizada se reembolsaría a la Empresa a quien correspondiese, deduciendo los gastos de transporte, que se fijaban en un 30 por 100.

Según el artículo 8.º, la Compañía quedaba obligada a establecer la doble vía en la totalidad de sus líneas o en parte de ellas en cuanto se lo ordenase el Ministro de Obras públicas, y además se encargaba de explotar algunas líneas de la red del Estado, recibiendo la línea terminada pero sin material móvil. El Estado seguiría siendo el que ordenase las tarifas. La Compañía entregaría al Estado la totalidad de los productos y éste, en cambio, se encargaba de la totalidad de los gastos, incluso la renovación de las vías, de los gastos de la administración general, excepto el servicio de títulos, del interés de los anticipos hechos por la Compañía para saldar los gastos corrientes, de la participación estatutaria de los empleados en los beneficios, de las cotizaciones para las Cajas de retiros y de previsión, de los impuestos, de los gastos de vigilancia y de los gastos por accidentes de incendios. El Estado no contribuía a los gastos de ampliación de las estaciones y, en cambio, la Compañía percibía todos los gastos de estación. El número de trenes que podían circular se fijaba en tres en cada dirección cuando los ingresos no excediesen de 8.000 y de 11.000 francos, correspondiendo a cada aumento de 3.000 francos un tren más. Todo tren que se solicitase fuera de estos límites se pagaría a 1,50 francos por kilómetro. Se concedía la tercera parte de los beneficios netos a la Compañía para interesarla en una buena explotación, y finalmente, se establecía que este contrato de arrendamiento podría denunciarse por cualquiera de las partes al fin de cada año respecto a una parte de las líneas arrendadas o a su totalidad.

En la exposición de motivos indicaba M. Varroy que el objeto principal de la convención era poner fin a una guerra de tarifas desastrosa para la red del Estado y para la de Orleans, es decir, para el Tesoro, a consecuencia del juego de la garantía de interés. Después insistía sobre el carácter esencialmente provisional del contrato de arrendamiento que reservaba por completo las decisiones futuras del Parlamento, y hacía notar que si la red del Estado perdía 731 kilómetros, recibía, en cambio, 1.557, sin contar con 1.450 en construcción o aprobados en el nuevo perímetro de esa red y que, además, adquiría la cohesión que hasta entonces le había faltado.

La Comisión propuso que se desechasen las proposiciones del Gobierno, y M. Baïhaut, en su informe de 20 de Marzo de 1880, hecho de acuerdo con Wilson, indicó que el único medio de resol-

ver el problema era el rescate total de la red de Orleans. Para asegurar al Estado la autoridad indispensable sobre la tarificación era preciso constituir una gran red, lo que permitiría entablar una lucha de competencia con el Oeste, el Mediodía y París-Lyon-Mediterráneo, por reducciones de tarifas o creando tarifas nuevas. En cuanto a la anualidad que se proponía de 17.100.000 francos, le parecía exagerada y creía que esa cantidad bastaba para el rescate total.

Algún tiempo después, M. Lebaudy presentó su dictamen sobre los diversos modos de explotación, y M. Sadi-Carnot, sucesor de M. Varroy en el Ministerio de Obras públicas, retiró el proyecto de ley al reanudarse las sesiones de las Cámaras el 16 de Diciembre de 1880.

Como se ve, faltaba en absoluto una opinión definitiva en la materia y, por el contrario, el Gobierno tropezaba con criterios muy distintos en las dos Cámaras. La de diputados quería una red del Estado, y la de senadores, en cambio, se oponía terminantemente, y ni siquiera había una continuidad de criterio entre los Ministros que con gran rapidez se sucedían, a lo que se añadía, por último, que ningún Ministro de Hacienda quería asumir la responsabilidad de las consecuencias del rescate general de los ferrocarriles.

Evidentemente, si el Estado hubiese dispuesto de la totalidad de la red no hubiera podido defenderse, dadas las disposiciones de la época, contra las rebajas de tarifas que todos habrían solicitado hasta un punto en que no fuese posible cubrir los gastos de explotación. Basta para ello fijarse en las ideas que se expusieron en el debate acerca de la productividad indirecta de los ferrocarriles. Se dudaba, por consiguiente, sobre el partido que debería adoptarse, y aunque M. Lebaudy en su ponencia sobre los diferentes modos de explotación se declaró partidario de la explotación por el Estado, la Comisión de la Cámara no creyó que debía presentar una solución cerrada y dejó la responsabilidad al Gobierno.

Entre tanto, el mundo industrial que no intervenía directamente en la política comenzó a agitarse, porque aunque pedía mejoras en la explotación de los ferrocarriles no quería el rescate y menos aún la explotación por el Estado, porque en Francia, en general, el ambiente ha sido siempre desfavorable a las industrias del Estado, y en aquel momento esa antipatía se manifestaba de un modo especial. La mayor parte de las Cámaras de comercio y de los Consejos generales protestaron contra la idea de rescatar la réd de Orleans, y el nuevo Ministro de Obras públicas, M. Sadi-Carnot, puso un término a la agitación retirando el proyecto de convención con la Compañía de Orleans «después de haber adquirido el convencimiento de que los partidarios del rescate no eran seguidos por la gran masa del público, sino solamente por grupos parlamentarios importantes».

El Gabinete anterior tampoco se había apresurado mucho a resolver la cuestión de la explotación de las líneas rescatadas y prefirió contentarse con medidas provisionales, tanto que el Ministro M. Varroy había pedido en Mayo de 1880, al abrirse las nuevas líneas, autorización a la Cámara para organizar, sin perjuicio del porvenir y solamente hasta nueva orden, una explotación provisional por los medios menos gravosos para el Tesoro.

Aunque los términos del proyecto fuesen amplísimos, la Comisión de la Cámara se lamentó de que se llegase al período de explotación sin haber abordado la discusión relativa al régimen de los ferrocarriles. Entendía la Comisión que era imposible conceder al Ministro la carta blanca que solicitaba y se limitó a proponer que sólo se concediese la autorización para líneas especialmente determinadas con una longitud total de 260 kilómetros, que se podía esperar estuviesen terminadas en 31 de Diciembre. Esta autorización se votó el 27 de Julio de 1880, repitiéndose disposiciones análogas para otras líneas en distintas fechas de 1881, en cuyo año se confió también a las Compañías del Este, Norte, Oeste y Orleans la explotación de varias líneas construídas por el Estado.

La cuestión no había, por consiguiente, adelantado nada en un año. En Julio de 1881, al discutirse el presupuesto para 1882, M. Baïhaut insistió, en nombre de toda la Comisión de presupues-

tos, sobre la necesidad de que se determinasen lo más pronto posible las condiciones en que se explotarían las nuevas líneas, y que se resolviese por fin el problema de la reforma de las tarifas, porque era inadmisible que el Estado siguiese pagando de su dinero ferrocarriles poco productivos en sí mismos y que debían aprovechar a las grandes Compañías, aportando tráfico a sus redes, y era también inadmisible que las legítimas reivindicaciones del público en materia de tarifas siguiesen siendo por más tiempo letra muerta. Se podían estudiar distintos sistemas: el de la concesión a las grandes Compañías con revisión de sus contratos, el de la explotación por el Estado y el de las Sociedades arrendatarias; pero ante todo, la Comisión pedía al Ministro que diese a conocer las soluciones elegidas.

M. Sadi-Carnot contestó que ya había tomado las medidas necesarias para la explotación de la tercera red y que había entablado recientemente negociaciones con las Compañías y había podido así obtener diversas mejoras relativas especialmente al servicio de las mensajerías y de los transportes internacionales. Añadía el Ministro que se había ajustado estrictamente al *Programa* de Freycinet, y reconocía que las obras emprendidas estaban muy separadas unas de otras, pero se justificaba esta dispersión por la necesidad de repartir el trabajo entre diversas regiones y por la importancia relativa de las líneas desde el punto de vista comercial o estratégico.

En el otoño de 1881, al abrirse la nueva legislatura, se formó el Ministerio Gambetta, encargándose M. Raynal de la Cartera de Obras públicas, y M. Allain-Targé, de la de Hacienda. Los partidarios del rescate creyeron que el Gobierno les era favorable y comenzaron a presentar proposiciones sobre los ferrocarriles, pero la situación financiera había cambiado por completo. El superávit de 1881 no era más que la mitad del de 1880, y al mismo tiempo, la deuda flotante había aumentado mucho desde el último empréstito de 1.179.000.000 de 22 de Diciembre de 1880, votado para cubrir gastos excepcionales, y el Ministro de Hacienda tenía la intención de pedir en el presupuesto extraordinario de 1883 una nueva suma de 621.000.000.

Cuando llegó la discusión del presupuesto ya estaba modificado el Ministerio desde fines de Enero de 1882, y M. León Say, al aceptar la Cartera de Hacienda, había puesto como condiciones: nada de empréstito, nada de conversión y nada de rescate. Opuesto al rescate lo era por principios, y sus temores en materia de empréstitos procedían de la crisis del mercado financiero, por una parte, y por otra, de las dudas que empezaban a tenerse sobre lo que duraría el período de los superávits en el presupuesto.

Fiel a su programa, comenzó M. Say a transformar el proyecto de presupuesto de su antecesor y con este objeto entabló nuevas negociaciones con la Compañía de Orleans, y el 28 de Febrero, de acuerdo con M. Varroy, Ministro de Obras públicas, firmaba éste con la Compañía un convenio cuyo objeto era doble, a saber:

1.º Poner las bases generales para una convención entre el Estado y la Compañía para la construcción y la explotación de un cierto número de líneas no concedidas todavía y para el mejoramiento del régimen de las concedidas anteriormente; y

2.º Asegurar el reembolso anticipado de la deuda contraída por la Compañía con el Tesoro a título de garantía de interés, reduciendo en otro tanto las emisiones que habían de hacerse por los gastos sobre los recursos extraordinarios.

Este convenio se adicionó al proyecto de presupuesto presentado el 2 de Marzo, y su texto es el siguiente:

«El Gobierno y la Compañía del ferrocarril de París a Orleáns, aceptan las bases siguientes, como punto de partida para las negociaciones que deben abrirse, salvando las dos partes la facultad de recobrar toda su libertad de acción si esas negociaciones no conducen a un proyecto de convención antes de 1.º de Julio de 1882:

»1.º El Estado arrendará a la Compañía hasta

el 31 de Diciembre de 1899 una parte, que se determinará, de las líneas de la tercera red. El contrato de arrendamiento podrá ser prorrogado sucesivamente por períodos de quince años.

»2.º El arrendamiento se hará, sea por cuenta y riesgo de la Compañía, sea en condiciones análogas a las que se han adoptado en 1881 para la explotación provisional, por la Compañía del Este, de un cierto número de líneas del Estado.

»3.º La Compañía prestará, para la ejecución de esas líneas, un concurso, cuya proporción habrá de determinarse, tanto para su primer establecimiento como para los trabajos complementarios que deben ejecutarse hasta una fecha que se fijará ulteriormente.

»La Compañía soportará, por toda la duración del contrato, el interés y la amortización del capital aportado por ella. A la terminación del arrendamiento, si no se renueva, el Estado continuará con el pago de las anualidades.

»4.º El Estado y la Compañía examinarán si hay posibilidad de coordinar mejor sus redes por medio de nuevas líneas y de las líneas concedidas.

»5.º El ejercicio del derecho de rescate, conferido al Estado por el pliego de condiciones, quedará en suspenso mientras dure el contrato de arrendamiento. Si no es éste denunciado seis meses antes de la terminación de este primer período, el derecho de rescate no podrá ejercitarse hasta después de un nuevo período de quince años, y mediante denuncia hecha seis meses antes de expirar este último período, y así sucesivamente de quince en quince años.

»6.º Las tarifas máximas fijadas por el pliego de condiciones para los viajeros, se reducirán de un 5 a un 10 por 100, excepto para los viajeros de los trenes rápidos.

»En el caso de que el Estado redujese ulteriormente el impuesto percibido en su provecho sobre los precios del transporte a gran velocidad (viajeros y mercancías), la Compañía estará obligada a hacer un sacrificio igual en la parte de productos que se le concede.

»Se despacharán billetes de ida y vuelta, con una reducción media de 25 por 100 sobre los precios de los billetes sencillos, entre dos estaciones cualesquiera de la red.

»7.º La Compañía aceptará, para sus relaciones interiores y exteriores, la tarifa general de los transportes de mercancías en pequeña velocidad, según los cuadros propuestos por el Comité consultivo de los ferrocarriles en Octubre de 1881.

»Las tarifas especiales serán revisadas de modo que, en lo posible, se hagan entrar sus precios en cuadros análogos a los de las tarifas generales y que no se conserve más que un número restringido de precios de estación a estación. La reforma de las tarifas especiales deberá producir una rebaja que afecte, sobre todo, a las mercancías de poco valor.

»Los plazos de transporte se reducirán todo lo posible.

»8.º Las mercancías seguirán los itinerarios que se fijarán conforme a reglas que habrán de determinarse en la convención que se ha de celebrar.

»9.º La Compañía reembolsará, por anticipación, en cinco años a partir de 1.º de Julio de 1883, la deuda que ha contraído con el Estado, a título de garantía de interés.»

Según las noticias comunicadas por el Ministro M. Varroy a la Comisión del régimen de ferrocarriles, el artículo 9.º era el menos importante y podía perfectamente llevarse a una convención especial. El reembolso anticipado de los avances hechos a las Compañías imponía a éstas algún sacrificio, porque habían de tomar el dinero a un tipo más alto que el interés que les pagaba a ellas el Estado; pero, en cambio, les permitía repartir en toda la duración de la concesión, la carga de ese reembolso en lugar de hacerla pesar sobre algunos años, y les daba así la elasticidad y la facultad inmediata de aumentar sus dividendos, de modo que esas ventajas e inconvenientes se compensaban casi exactamente para las Compañías, y por eso podía considerarse ese artículo como desligado del resto del convenio.

El objetivo de las convenciones negociadas por el Ministro de Obras públicas con las Compañías era, sobre todo, asegurar la ejecución del *Gran Programa*, haciendo que concurriesen los esfuerzos y recursos de la industria privada y obtener de las Compañías particulares reducciones de tarifas.

Los 17.000 kilómetros clasificados en 1879 deberían repartirse, incluyendo, de 4 a 5.000 en la red del Estado explotada directamente, de 2.500 a 3.000 se reservaban para las pequeñas Compañías regionales si había lugar a ello, y de 9.000 a 10.500 se confiarían a las seis grandes Compañías.

Las líneas que el Estado no explotase directamente serían arrendadas hasta el 31 de Diciembre

de 1899, es decir, por un plazo que sería inferior en promedio a quince años, teniendo en cuenta lo que tardarían en construirse las nuevas líneas. La regla del arrendamiento llevaría un número muy pequeño de excepciones, incluso respecto a las grandes Compañías, y el Estado se encontraría así en 1900 con la plena propiedad de sus 17.000 kilómetros de ferrocarriles, y añadiendo esta red a los 12.500 kilómetros de vías navegables, ponía esto en sus manos un poderoso medio de acción sobre las Compañías y le proporcionaba el medio de exigir de ellas nuevos sacrificios si en esta época no creía que debía rescatar los 23.000 kilómetros concedidos.

El discurso del Ministro, dice Kaufmann que parece el informe de un abogado hábil con este *leit-motiv:* «no os obstinéis demasiado, no se trata más que de quince años, en seguida podremos hacer lo que queramos».

En virtud del convenio que se ha copiado se hicieron dos proyectos de convención con la Compañía de Orleans, una técnica y otra financiera. Por el primer proyecto, la Compañía renunciaba a la concesión de 348 kilómetros y aceptaba la incorporación de 321 kilómetros nuevos y el arrendamiento de 857 en construcción. Además, contribuía con 160.000.000 a los gastos de establecimiento. Este proyecto no fué admitido por la Comisión de ferrocarriles.

El otro proyecto de convención era esencialmente de orden financiero. Según el artículo 1.°, la deuda de la Compañía, de 207.218.068,95 francos debía reembolsarse en cinco plazos, en la siguiente forma:

Épocas de pago.	Cantidades a reembolsar.	Intereses al 4 por 100 a partir de 1.° de Enero de 1882	Total a pagar.
1.° Julio de 1883...	40.000.000 fr. »	2.400.000 fr. »	42.400.000 fr. »
— 1884...	40.000.000 » »	4.000.000 » »	44.000.000 » »
— 1885...	40.000.000 » »	5.600.000 » »	45.600.000 » »
— 1886...	46.653.527 » 10	8.397.634 » 88	55.051.161 » 98
— 1887...	40.564.541 » 85	»	40.564.541 » 85
Totales....	207.218.068 fr. 95	20.397.634 fr. 88	227.615.703 fr. 83

La Comisión de presupuestos aprobó el proyecto, pero el Ministro había manifestado claramente en el curso de las negociaciones, que era opuesto sistemáticamente a la idea del rescate y que toda la explotación de la tercera red debía entregarse a las Compañías privadas.

Los ataques de la oposición al discutirse el presupuesto en Julio de 1882 versaron sobre este punto, y M. Allain-Targé, el predecesor de León Say en el Ministerio de Hacienda, fué el primero que criticó el programa ministerial en un violento discurso. Recordó la adopción del plan de obras en 1879, las convenciones preparadas por M. Freycinet para descargar sobre las Compañías una parte del peso de las líneas que habían de llevar el tráfico y la riqueza a sus redes, el fracaso de esas negociaciones poco conformes con el interés público, los tres informes presentados por messieurs Waddington, Lebaudy y Wilson, que tendían al rescate de la concesión de Orleans, escogida por la Comisión con preferencia a otras, porque dominaba las redes del Oeste, del Mediodía y del Estado, porque tenía parte en el ferrocarril de Cintura, porque bordeaba en casi toda su extensión la red de París-Lyon-Mediterráneo y porque su vuelta al poder del Estado debía constituir un excelente negocio para la Hacienda. En lugar de atenerse al dictamen de la Comisión los Ministros que se habían sucedido, habían seguido preparando convenciones inaceptables o contemporizando, habían gastado grandes cantidades para la construcción de nuevas líneas y hecho la operación del rescate más difícil y más onerosa a consecuencia del aumento en los productos y del reembolso parcial de la deuda de las Compañías. Se imponía una solución definitiva: era preciso reducir notablemente los gastos de establecimiento de las líneas de escaso tráfico, hacer que las grandes Compañías pagasen una gran parte de las obras destinadas a enriquecerlas, y a este efecto, tomar

una actitud distinta de la que proponía M. León Say, usar seriamente del derecho de aprobación de tarifas creando, si fuese necesario, competencias y no recular ante el rescate. Sin hablar del Oeste, que estaba por completo en manos del Estado, el Este, el Mediodía y Orleans podrían ser adquiridos fácilmente porque su deuda representaba próximamente el valor de su material móvil, y en cuanto al Norte y París-Lyon-Mediterráneo nadie ignoraba que su arteria principal estaba muy recargada de tráfico y necesitaba duplicarse, con lo cual el Estado tenía un arma irresistible. Pero el éxito no era posible, sino a condición de no recurrir al expediente de un reembolso anticipado que no daría más que 40.000.000 en 1883, y de no presentarse ante las Compañías con las apariencias de un acreedor en situación apurada. Lo que quería en el fondo M. León Say era hacer imposible el rescate, que consideraba como un error económico y político.

M. Ribot, Ponente general del presupuesto, se encontró en situación difícil, porque el discurso de M. Allain-Targé había hecho realmente gran impresión. Por eso tuvo la prudencia de no comprometerse en una réplica directa y se limitó a poner en claro las ventajas especiales que podían esperarse de la convención con la Compañía de Orleans. Llevando a una fecha fija el reembolso de la Compañía, que era un tanto incierto en cuanto a la importancia y a la fecha, y cobrando un crédito evidente mejor que recurriendo a un empréstito, procedimiento peligroso por el estado del mercado, el Ministro de Hacienda había hecho una obra de prudencia y de buena administración. La convención no tenía para la Compañía otra ventaja que devolverle la elasticidad de sus dividendos y evitarle el salto brusco que se hubiese producido en éstos al terminar el reembolso normal de la deuda, conforme a los contratos anteriores, pero no le concedía ninguna cantidad ni rebaja alguna por mínima que fuese. Por lo demás, tampoco atentaba en nada al derecho de rescate que quedaba tan seguro para el Estado después como antes, porque si el reembolso anticipado debía obligar al Estado a pagar el material móvil, en cambio, el Tesoro dispondría en aquel momento de todo lo que esta operación le hubiese permitido no tomar a préstamo antes.

M. León Say, Ministro de Hacienda, al contestar a sus adversarios se esforzó en justificar la convención financiera por los motivos que ya había indicado M. Ribot: por la oportunidad de no contraer una deuda en aquel momento y por la necesidad de no comprometer la realización del *Gran Programa* de 1879. Esta convención no era más que una simple operación bancaria que no hubiera suscitado objeciones, si en lugar de hacerse con la Compañía de Orleans se hiciera con un establecimiento financiero, porque dejaba intactos los derechos del Estado para el porvenir.

Entre la convención relativa al reembolso y la convención técnica, no había ningún lazo ni solidaridad y podía perfectamente separarse uno de esos contratos del otro. León Say no vacilaba en declararse adversario del rescate: creía ya indispensable resolver, por fin, la cuestión de ferrocarriles buscando la solución en una reforma de las convenciones de 1859, tomando el Estado una buena parte de las plusvalías de las Compañías y afectándolas a la construcción de la tercera red disminuyendo los empréstitos del Estado, menos apto que la industria privada para ponerse en comunicación con el crédito por la publicidad que se había de dar por anticipado a sus operaciónes. León Say creía que la ejecución del programa exigiría, no seis, sino 7.000.000.000 de francos, y reconocía que aun con esta cantidad no se podrían satisfacer los deseos de los departamentos.

M. Allain-Targé contestó que no había otro medio para combatir la feudalidad cada vez mayor de las Compañías de ferrocarriles, que utilizar el derecho de rescate, y esta arma, que era la única, iba a perderse si triunfaban las ideas del Ministro de Hacienda. Sería entonces imposible obtener de las Compañías ni reformas económicas ni auxilios, y habría que perseverar en la construcción y explotación a cuenta del Tesoro de líneas destinadas, sobre todo, a servir de afluentes a las grandes redes. No era posible hacerse ilusiones en este punto, porque desde el momento en que se votase la convención financiera, el rescate, en lugar de ser una operación de contabilidad, se

convertiría en una operación subordinada a la emisión de un empréstito y el aumento inmediato del dividendo haría intratables a las Compañías.

Entretanto el Gobierno, que había quedado en minoría, dimitió el 29 de Julio de 1882, y el nuevo Ministro de Hacienda, M. Tirard, retiró el proyecto, que no hubiera podido pasar, dadas las disposiciones de la Cámara. Muchos diputados, aunque no fuesen partidarios, actualmente, del rescate, no querían, sin embargo, renunciar a esta arma por un período tan largo como el de quince años y, por otra parte, la mayoría de la Cámara no se había dado cuenta por completo del déficit que aparecía y que no creían posible después de los años de superávit. Al optimismo pasajero había de suceder muy pronto una desconfianza también exagerada, y de este modo volvió a fracasar toda tentativa para resolver de un modo definitivo la cuestión de los ferrocarriles.

Hablando de la gestión del nuevo Ministro de Obras públicas, M. Herisson, dice Kaufmann que usó del remedio conocido, no hacer nada pero aparentar que hacía, y creó una nueva Comisión para el estudio de las cuestiones de ferrocarriles, Comisión que, al contrario que las anteriores, compuestas solamente de senadores y diputados, era extraparlamentaria, y comprendía, al lado de los miembros de las Cámaras, un cierto número de funcionarios, ingenieros y representantes de las Cámaras de Comercio. El objeto de esta Comisión, creada por decreto de 7 de Octubre de 1882, era el estudio de estas dos cuestiones capitales:

1.ª Fijación de las condiciones financieras, en que llegado el caso, se haría la incautación de las concesiones.

2.ª Preparación de un pliego de condiciones y de un modelo de convención que regulase las condiciones de funcionamiento de los ferrocarriles. Hasta que terminase esta Comisión sus trabajos no quería el Ministro entablar negociaciones con las Compañías.

Lo que no es fácil saber es si el Ministro quería verdaderamente ir al rescate o sólo dilatar la cuestión para no indignar a los partidarios del rescate, como pensaban muchos en aquel momento.

La nueva Comisión se dividió también en tres subcomisiones, técnica, comercial y financiera. La técnica debía examinar la cuestión de la explotación por el Estado o por la industria privada y, si se inclinaba por ésta, elegir entre dos sistemas que consistían, el uno, en tratar con las Compañías revisando sus pliegos de condiciones y absorbiendo la mayor parte de las plusvalías de las líneas existentes en beneficio de las nuevas y creando redes suplementarias para no recargar excesivamente las ya concedidas, y el otro, en formar distintos grupos prescindiendo de toda inteligencia con las Compañías y combinándolos de modo que por medio de la competencia se pudiesen llevar los excedentes de los productos a los nuevos ferrocarriles. A este programa pone Kaufmann el siguiente comentario: «Si hemos conseguido penetrar el sentido muy poco claro de este programa, parece que el pensamiento oculto del Ministro debió ser: *yo también preferiría no abordar esta insoportable cuestión del rescate.* He aquí por qué quería imponer a las Compañías el máximo de cargas amenazándolas con el rescate o la competencia: si el rescate era después absolutamente necesario, se dividiría la red ferroviaria de Francia en grupos regionales que comprendiesen igualmente líneas productivas y líneas menos remuneradoras, y se crearía una administración particular para cada uno de esos grupos».

La Subcomisión técnica rechazó de plano la hipótesis de la explotación general de la red francesa por el Estado, pero creyó indispensable que se rehiciesen las redes existentes para asegurar mejor la unidad regional de cada explotación y evitar que creciese desmesuradamente la longitud de las líneas confiadas a una sola administración. Con este objeto hizo un estudio de dos sistemas distintos de agrupación que llevaban el uno y el otro a constituir una octava red alrededor del meridiano entre París y la frontera sur, formándose esta red con líneas tomadas a las Compañías de París-Lyon-Mediterráneo, Orleans y el Mediodía.

Exigió, además, la Subcomisión mejoras a favor de los viajeros de segunda y tercera clase y perfeccionamientos en los transportes militares, una transformación de los servicios postales y telegráficos y la obligación para las Compañías de fundar y mantener Cajas de retiros para sus empleados y el pago de indemnizaciones en el caso de accidentes del servicio.

La Subcomisión comercial debía preparar las reformas a la tarificación, y después de recordar los trabajos anteriores a que ya se ha hecho referencia en otros lugares, tomó los siguientes acuerdos:

1.° Clasificación uniforme de las mercancías en las distintas redes, según su valor y su peso específico.

2.° Unificación de las tarifas generales y especiales sin distinción de redes, tomando por base los precios más bajos actualmente en vigor o propuestos.

3.° Revisión completa de las tarifas especiales actuales de modo que en adelante, al revés del sistema actual en vigor, las tarifas kilométricas a base decreciente con la distancia, sean la regla general, y las tarifas de estación a estación, la excepción.

4.° Paso del tráfico de unas a otras redes sin gastos de transmisión.

5.° Adopción del principio de la menor distancia, sin distinción de red para el cálculo de las tasas y el reparto del tráfico entre las Compañías, con reserva para el remitente de la facultad de reclamar siempre la tarifa más reducida.

6.° Autorización para el remitente de inscribir solamente en su declaración una de las menciones: *tarifa especial, tarifa reducida* o *la tarifa más reducida*, que deben considerarse como equivalentes y producir de derecho la aceptación por el remitente de todas las condiciones de aplicación de esas tarifas.

7.° Reducción notable de los plazos de transporte de pequeña velocidad.

8.° Facultad en el Ministro para proponer modificaciones de tarifas que serían aprobadas con el informe favorable de una Comisión especial de que formarían parte los representantes de las Compañías.

9.° Reducción inmediata de la tarifa de viajeros, reducción ulterior de las de gran velocidad igual a la que se efectuase sobre el impuesto, y aplicación a todas las estaciones de los billetes de ida y vuelta, prolongando sus plazos de validez.

Lo que se solicitaba en el artículo 8.° no debía constituir, según la Subcomisión, un arma de guerra contra las Compañías ni un medio de provocar una baja general de las tarifas, sino un procedimiento para vencer resistencias no justificadas e impedir que los intereses privados tuviesen en jaque a los públicos.

La Subcomisión financiera debía fijar con precisión las condiciones en que se incautaría el Estado de cada concesión, apreciando el interés que podría concederse a una reducción del impuesto sobre la gran velocidad combinada con una rebaja de tarifas consentida por las Compañías y tratar las diversas cuestiones que les remitiesen las otras dos Subcomisiones. Con este objeto se había puesto a su disposición una gran cantidad de documentos preparados en el Ministerio de Obras públicas; pero ante este estudio tan minucioso y en vista de que los empleados encargados del trabajo se habían esforzado en dejar a salvo los intereses del Estado, la Comisión creyó que podía disminuir su labor limitándose a una revisión de las cuentas que se le sometían.

El resultado definitivo de esos cálculos fué que, exceptuada la Compañía del Oeste, cuya red no podía rescatarse antes de 1.° de Enero de 1884, la carga anual impuesta al Tesoro por un rescate que se operase en 1.° de Enero de 1882, se elevaría transformando la totalidad de la indemnización en anualidades a la cotización de la renta amortizable a la cifra total de 500.196.500 francos. Estas anualidades, juntamente con el producto de las reservas y de la propiedad privada,

corresponderían a un dividendo de 70,40 francos en Orleans; 69,30 en el Mediodía; 78,80 en París-Lyon-Mediterráneo; 39 en el Este, y 97,40 en el Norte. El producto neto que debía compararse con la anualidad de 500.196.500 francos era de 473.601.500 francos en el ejercicio de 1881.

El rescate eventual e incompleto de los ferrocarriles produciría, por lo tanto, al Estado una carga anual de 27.000.000 de francos que llegaría a 40 ó 50 en el caso de un rescate íntegro. Hay que tener en cuenta que en esos cálculos se daban por resueltas todas las cuestiones litigiosas a favor del Estado, de modo que con hipótesis menos favorables, la situación sería más desventajosa. Además, como las quejas principales contra las Compañías eran las relativas a la elevación de las tarifas, si el Estado hubiese querido realmente ir al rescate, hubiera tenido que conceder reducciones muy considerables aumentando de este modo su carga.

La Subcomisión debía, además, elaborar un programa que regulase las disposiciones financieras de las convenciones que se celebrasen en lo sucesivo con las Compañías. Las proposiciones que formuló con este objeto, eran las siguientes:

1.ª Supresión de la división en red antigua y nueva. Como compensación del derecho concedido al Estado para imponer a las Compañías ciertas reducciones de tarifas, se garantizaría un producto calculado de modo que asegurase a los accionistas un dividendo mínimo, pudiendo esta garantía no ser limitada en su duración y extenderse, si era preciso, hasta el final de la concesión.

2.ª Se atribuiría al Estado la mayor parte de los superávits de los productos que excediesen del reservado, aplicándose las sumas obtenidas así a liquidar total o parcialmente los gastos de ejecución de las nuevas líneas. El reparto de esos superávits no debía comenzar hasta que se hubiesen reembolsado por completo los anticipos anteriores hechos por el Tesoro a título de garantía de interés; en cuanto a los anticipos posteriores su reembolso debería hacerse a cargo de la parte de beneficios que correspondiese al Tesoro, de modo que se interesase a las Compañías en los progresos de la explotación con la perspectiva de un aumento en los dividendos.

3.ª Limitación del valor del material a reembolsar, según tasación de peritos, al término de las concesiones, a una cifra máxima que representase el valor actual del material. Esta disposición tenía por objeto que desapareciese, por lo menos para las adquisiciones ulteriores de material, la duplicidad que resultaría del reembolso estipulado por el pliego de condiciones y del pago de una anualidad de producto líquido en la que el material móvil debía quedar implícitamente comprendido como el material fijo.

4.ª Que se admitiese en el cálculo del producto que se reservaba antes de la participación del Estado, el interés y la amortización de los gastos complementarios de primer establecimiento hechos después de las nuevas convenciones, salvo la limitación periódica de esos gastos por la ley de presupuestos.

5.ª Que se estipulasen en los nuevos contratos máximos para los gastos de primer establecimiento y que se sustituyese el tipo real al tipo de *forfait* (tanto alzado) para las cargas de los capitales en el cálculo de la garantía de interés limitando el tipo efectivo a un máximo.

6.ª En caso de rescate, pago a la Compañía a título de indemnización y hasta el término normal de la concesión, de una anualidad igual a la parte que correspondería a la Compañía en el producto líquido del último año.

7.ª Reembolso íntegro de la deuda de la Compañía por medio del valor actual del material móvil, y caso de insuficiencia, por medio de las reservas de toda especie, y finalmente, de una reducción en la anualidad a pagar.

Aunque estas proposiciones no llegaron a discutirse oficialmente, se las tuvo en cuenta en todas las negociaciones ulteriores.

Ultimas luchas en ese período a favor del rescate.

A partir de fines de 1882, los partidos de oposición se interesaron más especialmente en las cuestiones de ferrocarriles, que por sus relaciones estrechas con las financieras daban lugar a violentos debates a cada discusión del presupuesto.

M. Tirard, sucesor de León Say en el Ministerio de Hacienda, había renunciado a la convención financiera con la Compañía de Orleans preparada por su antecesor, en la que no veía otra cosa que un expediente pasajero, hábil y peligroso. La discusión comenzada el 11 de Diciembre en la Cámara de Diputados sobre el proyecto de presupuesto, fué el prólogo de la gran discusión de 1883 acerca del régimen de los ferrocarriles, que recayó sobre la totalidad del programa Freycinet, sobre su evaluación, el método conforme al cual se emprendió su ejecución y sobre las medidas y los procedimientos para proseguir su realización, tanto desde el punto de vista técnico como desde el financiero.

El Ministro de Hacienda y el Ponente del presupuesto M. Ribot, insistieron sobre la necesidad de arreglar la gran cuestión de las Obras públicas. Esta solución era tanto más urgente, decía monsieur Ribot, cuanto que una nota de M. Herisson, Ministro de Obras públicas, a su colega de Hacienda, hacía subir la totalidad de las grandes obras aprobadas en 1879 y que más tarde habían sido también admitidas, a 9.150.000.000 de francos, de ellos 1.000.000.000 anticipados o aportados por las Compañías según las convenciones anteriores y los otros 8.150.000.000 a cargo del Tesoro, debiéndose haberse gastado en 31 de Diciembre de 1882, 1.367.000.000, de modo que a partir de 1.° de Enero de 1883 habría que hacer frente a la diferencia, o sea a 6.783.000.000 de francos. Estas sumas, que ya serían enormes para países que se encontrasen en la mejor situación financiera, eran aplastantes en el momento en que el equilibrio financiero era inseguro.

El Ministro de Hacienda se apresuró a llamar la atención de la Cámara sobre los trabajos de la Comisión extraparlamentaria de ferrocarriles de que se habló más arriba. Fuesen cualesquiera las resoluciones que se tomasen definitivamente, el Gobierno debía ya ponerse en disposición de salir del sistema a que se había lanzado y que consistía en emprender trabajos esparcidos sin saber quién había de explotar las nuevas líneas ni siquiera si podrían terminarse los ferrocarriles comenzados. Hay que advertir que M. Tirard, que como Ministro de Hacienda se mostraba tan enérgico, había formado parte como Ministro de Comercio del Gabinete cuyos actos criticaba.

«Ciertamente, decía M. Ribot, la concepción del *Gran Programa* de Obras y Construcciones fué un pensamiento excelente. Quizás se haya querido ir demasiado de prisa entregando 1.500 kilómetros por año. En 1878 se había cometido la falta de prescindir del concurso de las Compañías: a consecnencia de prejuicios injustos contra las convenciones de 1869, se había desdeñado un sistema que debía permitir que se tomase una parte de los productos de la red antigua destinada a ser alimentada por nuevos afluentes. Importaba mucho volver a la sabia tradición que asociaba el pasado y el presente al porvenir y que no hacía gravitar sobre éste una carga demasiado pesada. Sin que pensase que la convención financiera celebrada con la Compañía de Orleans pudiera tener un carácter humillante para el Estado, la Comisión no había insistido en que se mantuviese. El Gobierno había pedido una libertad plena y entera y la había tenido.»

Otros oradores se declararon partidarios de una inteligencia con las Compañías, y M. Henri Germain, financiero muy notable, explicó que la consecuencia más directa del rescate sería pagar a las Compañías una anualidad que sería superior a su producto en 83.000.000. M. Allain-Targé defendió el programa de 1879 diciendo que la política más bella y más noble era la de usar los recursos de Francia y aprovecharse de la paz para enriquecer el país con obras públicas que aunque no fuesen remuneradoras, desde el punto de vista del producto líquido, lo serían para las regiones

interesadas. En cuanto a la construcción, había podido faltar el método y la prudencia; pero la cuestión capital era la de los medios y procedimientos para la construcción y la explotación y la de las mejoras que debían introducirse en esta ocasión en el régimen existente. Los cambios económicos que habían sobrevenido después de las convenciones de 1859, la modificación de las tarifas arancelarias y la concurrencia extranjera, exigían una reforma en los precios de transporte, y el Estado debía afirmar su autoridad sobre las Compañías, que por la importancia de sus capitales y de su personal y por su acción sobre la industria y el comercio, tenían un poder extraordinario. Era preciso tener garantías respecto a esas Sociedades cuya administración estaba muchas veces en manos de extranjeros, y a este propósito citaba el caso de un administrador de París-Lyon-Mediterráneo que había dejado a su muerte 20.000.000 de francos al Puerto de Génova, con grave perjuicio del de Marsella.

Muchas veces, decía, habían entablado esas Compañías una lucha contra los Poderes públicos y se habían servido de la política como de una palanca. Además, era preciso poner a salvo los intereses de los numerosos empleados de ferrocarriles. M. Allain-Targé admitía y aconsejaba que se tratase con las Compañías, pero a condición de que se revisasen los contratos anteriores. No estaba, en modo alguno, animado del deseo de demoler toda la división de las redes que encontraba admirablemente ordenadas y rechazaba la concurrencia como un derroche de fuerzas; pero quería que se pusiese fin a un sistema que dejaba todas las cargas al Estado y todos los beneficios a las Compañías y que se exigiese de éstas un gran sacrificio financiero y legítimas satisfacciones para el interés público. Para conseguirlo, era indispensable poseer una red del Estado importante y no humilde y relegada a un rincón de Francia: aunque no se tuviese el propósito de una explotación general por el Estado, era preciso que el Gobierno se presentase a las Compañías con medios para prescindir de su concurso y que fuese sostenido por el Parlamento.

El Ministro de Obras públicas, contestando a los oradores, examinó de nuevo el aspecto financiero y declaró que el presupuesto revisado del plan de Freycinet se elevaba a 9.150.000.000 de francos. El aumento considerable sobre el presupuesto primitivo, procedía de que el precio kilométrico, evaluado primitivamente en 200.000 francos por M. Freycinet, a pesar de que el Consejo general de Caminos aconsejaba adoptar el de 250.000, había tenido que elevarse a este tipo añadiéndosele 25.000 más para imprevistos. Este precio de 275.000 francos no tenía nada de excesivo si se consideraba que muchas líneas habían de construirse en países de montaña y que el coste medio kilométrico de la segunda red había sido de 366.000 francos, y que además la Administración se encontraba con frecuencia con las mayores sorpresas en las expropiaciones.

Para el porvenir la intención del Ministro era dirigir los esfuerzos a la terminación de las líneas comenzadas, no emprender, una vez terminadas éstas, más que las obras más urgentes, adoptar un orden metódico basado en la importancia de los ferrocarriles desde el punto de vista estratégico o comercial, y activar las obras emprendidas, al mismo tiempo que intentaba reducir a tres años el plazo de entrega.

En el Senado la cuestión de los ferrocarriles dió lugar a polémicas vivísimas durante la discusión del presupuesto de 1883. M. León Say habló extensamente sobre los trabajos extraordinarios, diciendo que, al principio, el programa elaborado por él con M. de Freycinet, de acuerdo con el Presidente del Consejo M. Dufaure y con Gambetta, Presidente de la Comisión de Presupuestos, se calculaba en 4.500.000.000, de los que 3.000.000.000 eran para los ferrocarriles. Esta cifra había ido aumentando por las adiciones que se hicieron durante la preparación administrativa y la parlamentaria hasta llegar a 6.000.000.000, que era la cifra de la Memoria de M. Freycinet al Presidente de la República en 31 de Diciembre de 1879.

A pesar de este aumento, el plan financiero preparado para la ejecución del plan técnico tenía

aún la elasticidad necesaria, bastando con prolongar un poco el plazo de construcción. Pero después, las circunstancias se habían modificado mucho y de 6.000.000.000 se había pasado a 7.300.000.000. Sin investigar si esta diferencia podría haberse evitado con un estudio previo más lento y más completo, y sin desconocer que los Poderes públicos habían tenido grandes motivos políticos y financieros para poner rápidamente manos a la obra, debía lamentarse que el Ministro de Hacienda no hubiera podido ejercer una inspección más eficaz sobre el desarrollo de la primera concepción y que no se hubiese sometido la cuestión a la deliberación del Parlamento. También debía admitirse que sin duda hubiera sido posible tratar con más cuidado el dinero de la nación adoptando en un gran número de líneas la vía estrecha, que en este momento parecía que suscitaba menos susceptibilidades y que debía aclimatarse en Francia. De todos modos era imposible no terminar las obras y hacer bancarrota ante el país faltando a los compromisos adquiridos y no dotando a Francia del instrumento que necesitaba para acrecentar su riqueza y explotar sus recursos naturales.

M. León Say, convencido de esta imposibilidad, había debido preocuparse de los medios. Uno de los procedimientos que había aceptado era el reembolso de la deuda contraída por las Compañías a base de la garantía. Seguía creyendo que este procedimiento era excelente, pero no insistía en él a todo trance puesto que al retirar su proyecto de convención con la Compañía de Orleans el Gobierno pretendía recobrar su libertad y buscar una solución definitiva. Uno de los principales elementos de esta solución era la apreciación del valor de las nuevas líneas. Para darse cuenta de ello, M. León Say había investigado cuál era la importancia de las poblaciones servidas por las líneas en una zona de seis kilómetros a derecha e izquierda de los 35.000 kilómetros construídos o concedidos antes del programa de 1879 y de los 8.800 kilómetros de este programa. Para los ferrocarriles anteriores a 1879 habían encontrado de 27 a 28.000.000 de habitantes, o sea 790 por kilómetro, y para los otros sólo 2.000.000, o sea, 230 habitantes por kilómetro. Por lo tanto, la construcción de las líneas que se habían clasificado recientemente no debería producir en la esfera de atracción directa de los ferrocarriles más que la de una población que no llegaría a la décima parte de la que ya estaba servida por ellos, y reduciría de 790 a 675 el promedio de habitantes servidos por kilómetro, dejando todavía excluída una población de 6 a 7.000.000 para los cuales se tendría el buen sentido de recurrir a caminos más económicos, a ferrocarriles de interés local y a servicios en correspondencia con las líneas férreas. En vista de las condiciones industriales poco favorables que iba a presentar la tercera red, la única solución admisible era la transferencia de los excedentes de beneficios de las antiguas líneas, abandonando definitivamente toda idea de explotación por el Estado. La red de Estado constituída en 1878 lo había sido, no a título de campo de experiencias, porque todo nuevo ensayo era considerado hacía tiempo como inútil, sino a título de expediente esencialmente provisional.

No se podía establecer una comparación entre los resultados obtenidos y los que hubiese dado el proyecto de convención de 1876 con la Compañía de Orleans, ni establecer analogías entre una operación realizada y otra que hubiera podido hacerse, pero que no se había hecho. Tampoco merecía la red del Estado los elogios excesivos que de ella se hacían en materia de tarificación, porque no había inventado la tarifa belga que se aplicaba hacía ya mucho tiempo, ni había suprimido los precios cerrados, y si los tenía en menor número que las grandes Compañías, esto se explicaba porque era de creación más reciente y luchaba con intereses industriales y comerciales menos numerosos e importantes. Tampoco, sigue diciendo, debía considerarse que fuesen un mérito las rebajas de tarifas que había realizado ni los consiguientes aumentos en el tráfico: lo que había hecho era operar una desgravación tácita del impuesto sobre la gran velocidad, provocando una reducción en su producto líquido y haciendo cargar de este modo sobre el presupuesto y los contribuyentes, sacrificios que sólo beneficiaban a una parte de los ciudadanos, de modo que aun mi-

rando la constitución de la red del Estado como una experiencia, era preciso reconocer que esta experiencia no había resultado contra los principios tanto tiempo defendidos por el orador. Había éste insistido con todas sus fuerzas la última vez que había es do en el Gobierno para obtener que se aplicasen, y no había cesado de llamar la atención del Presidente del Consejo y del Ministro de Obras públicas sobre la necesidad absoluta de atraer al ahorro del país, repartiéndolo entre el Estado y las Compañías, y de presentar a la sanción del Parlamento convenciones por las que se atribuyesen a las obras futuras una parte considerable de las plusvalías de las líneas ya existentes. Las Compañías comprendían el gran interés que había para todos en no dejar por más tiempo la cuestión en suspenso: la opinión del público y la del Parlamento estaban ya bastante formadas para asegurar el éxito: era preciso acabar ya y atender así a la terminación de las obras; era preciso no obstinarse en cansar el crédito público y en desviar el ahorro de su destino industrial multiplicando los empréstitos del Estado.

Entre los distintos oradores que hablaron después de León Say, merece mención especial monsieur Beraldi que defendió la red del Estado. El país, decía, no se apasionaba por la elección entre uno u otro sistema y comprendía que la explotación de las líneas podía ser tan buena en manos de una Administración del Estado como en manos de las Compañías o recíprocamente; pero lo que sobre todo le preocupaba era la tarificación y la terrible eventualidad a que se estaba expuestos frente a naciones rivales, casi todas propietarias de sus líneas férreas, que llegado el caso podían hacer una competencia desastrosa. Desde este punto de vista la red del Estado, de la que había hablado tan mal M. León Say, proporcionaba enseñanzas preciosas. Esta red, creada no como un instrumento de combate contra las Compañías, sino a consecuencia de las necesidades del momento, estaba formada con antiguas concesiones sueltas, cada una con sus tarifas, y había sido preciso coordinar y unificar esas tarifas. Después de un examen minucioso, el Consejo de Administración había admitido ante todo el principio tan justo y equitativo de la igualdad de precio a igualdad de distancia y después había adoptado una tarifa general de mercancías a base decreciente.

Además, se había esforzado en tomar como reguladores los tipos menos elevados de las antiguas Compañías; pero como algunos eran excepcionalmente bajos no había sido posible tomarlos como base de la tarifa especial, pero se los había conservado para evitar elevaciones y ésta había sido la única razón para que se mantuviesen algunos precios cerrados.

Estas primeras reformas habían provocado al principio una protesta general, pero muy pronto habían sido mejor apreciadas y las dos Compañías del Este y del París-Lyon-Mediterráneo habían presentado recientemente a la aprobación ministerial tarifas concebidas según los mismos principios.

M. Beraldi probaba después con cifras que los productos de la red del Estado aumentaban realmente, pero aunque fuese en principio partidario de la red del Estado declaró que deseaba vivamente el éxito de las nuevas negociaciones con las Compañías.

La discusión del presupuesto de 1883 fué el prólogo del último acto de las luchas en favor del rescate. Aunque los principales defensores de la idea del rescate conservaban sus ideas y su sistema, la nueva corriente de opinión de la Cámara les obligaba a atenuar su expresión y a ser menos intransigentes.

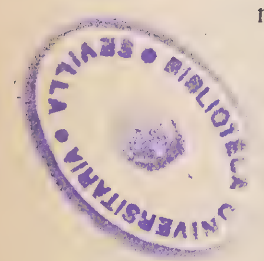
Todo esto provenía de la nueva situación financiera. Comenzaba ya a verse que era preciso acabar con la política de empréstitos a chorro continuo, que sufría, de rechazo, todas las jugadas de bolsa, las crisis comerciales y las oscilaciones del valor del dinero, si no se quería correr el riesgo de comprometer el crédito público y con él el porvenir del país. Se dudaba en aceptar la responsabilidad que traerían las medidas radicales, cuya inoportunidad habían demostrado con éxito personas competentes. Siempre había medio para ir aplazando la resolución de la cuestión, y la mayoría de la Cámara se tranquilizó ante la idea de que la persistencia en seguir ejecutando el *Gran Programa* no

corría peligro y que no había más que ponerla en otras manos. Ciertamente, muchos eran hostiles a las Compañías, y se consolaban pensando que la autoridad del Estado era bastante fuerte para evitar las intrusiones de las mismas, y obtener de ellas nuevas ventajas. Pero lo que demostro más evidentemente el cambio de la opinión fué que, en 1883, en el Ministerio formado por Julio Ferry, se confió la cartera de Obras públicas a M. Raynal, haciendo subsecretario a M. Baïhaut. Estos dos personajes políticos, dice Kaufmann, que se habían mostrado partidarios encarnizados del rescate, hicieron éste imposible para muchos años, y quizás para toda la duración de las concesiones. Este cambio de opinión se les echó en cara muy vivamente, pero ellos intentaron justificarse citando la típica frase inglesa *In and out:* el que está *in*, es decir, dentro, tiene la responsabilidad y siente que gravita pesadamente sobre sus hombros, mientras que el que está *out*, fuera, bien ve la responsabilidad del otro, pero no soporta su carga, y por esto decían ellos que al llegar a Ministros habían dejado de solicitar el rescate.

Dueño ya el Gobierno de una orientación, marchó directamente hacia el fin. La declaración ministerial hecha ante las Cámaras el 22 de Febrero de 1883 anunciaba «la apertura de negociaciones con las grandes Compañías de ferrocarriles, y la firme esperanza en que de ellas saldrían convenciones equitativas, respetuosas de los derechos del Estado y a propósito para facilitar la ejecución de las grandes obras públicas sin recargar excesivamente nuestro crédito».

Conforme a esta declaración, el Ministro de Obras públicas, M. Raynal, presentó en 11 de Junio de 1883 a la Cámara de los Diputados cuatro convenciones celebradas con las Compañías de París-Lyon-Mediterráneo, Norte, Este y Mediodía; el 28 de Junio otra con Orleans, y el 17 de Julio con el Oeste. De estas convenciones nos ocuparemos más adelante con la detención necesaria; pero puede anticiparse que con ellas se volvía a la política antigua, aceptando en sus líneas generales las obras propuestas en el *Gran Programa*, pero entregándolas para su ejecución a las Compañías privadas.

He aquí las líneas de que se iban a encargar las Compañías, comparadas con las que habían tenido hasta entonces:



Compañías.	Longitud de la red de las Compañías.	Longitud de las nuevas líneas.	Total.
	Kilómetros.	Kilómetros.	Kilómetros.
Norte	2.157	425	2.582
Este	3.159	1.744	4.903
Oeste	3.236	2.491	5.727
Orleans	4.359	3.512	7.871
P. L. M. y Ródano Mont-Cenis	7.129	2.038	9.167
Mediodía	3.000	1.275	4.275
TOTAL	23.040	11.485	34.525

Las cifras de la segunda columna no son definitivas porque la longitud de muchas líneas concedidas no era más que aproximada; sin embargo, puede decirse que el Estado encomendaba a las Compañías la construcción y explotación de 9.800 kilómetros en números redondos, sin contar muchas líneas secundarias y de interés local que se anexionaban a las grandes redes.

Las Compañías, además de ejecutar por cuenta del Estado la construcción de las nuevas líneas, debían aportar una subvención de 25.000 francos por kilómetro y el material móvil, que se tasaba igualmente en otros 25.000 francos por kilómetro; es decir, que tenían que anticipar al Estado los gastos de construcción y el Estado, en cambio, se comprometía a reembolsárselos por medio de anualidades durante todo el plazo de las concesiones.

Las Compañías de Orleans y del Mediodía, que en 1883 estaban en pleno período de reembol-

so, tuvieron que afectar a las primeras obras las cantidades por las que eran deudoras, que se elevaban a 209.000.000 en la una y 34.000.000 en la otra. El Este, que parecía que debía reembolsar más lentamente, tomó a tanto alzado la construcción de la superestructura de las nuevas líneas y el ensanche de las estaciones de enlace, es decir, un conjunto de trabajos repartidos en todo el período de ejecución de las nuevas líneas a cuenta de los 150.000.000 que constituían su deuda y de su subvención kilométrica. En cuanto al Oeste, que todavía solicitaba la garantía, se redujo la deuda de 240.000.000 a 160.000.000 por una operación de descuento muy complicada y hecha conforme a hipótesis muy arbitrarias sobre la época probable del reembolso, tanto en la red antigua como en la nueva.

La Compañía del Norte obtenía la autorización de llevar a la cuenta de la garantía y del reparto de los beneficios los déficits de las líneas que adquiría de las Compañías secundarias, por cuya cuenta las había explotado hasta entonces, comprometiéndose, en cambio, a aportar una suma de 90.000.000 por encima de la tasación de todas las líneas cuya concesión recibía.

La distinción entre la red antigua y nueva desaparecía, no manteniéndose más que para la cuenta de establecimiento del Norte y París-Lyon-Mediterráneo, con el exclusivo objeto de poner un máximum a la garantía que podría solicitarse del Estado. Así desapareció el sistema de transferencia, determinándose en su lugar para cada Compañía un producto mínimo que comprendía el servicio de las obligaciones de un dividendo garantizado. En el caso de que los productos de las Compañías no alcanzasen a ese mínimo, el Estado pagaría la diferencia y las Compañías quedarían obligadas a reembolsar al Estado las sumas así anticipadas, con sus intereses al 4 por 100. Cuando se verificase el reembolso de la deuda eventual de garantía, el excedente pertenecería a los accionistas, pero a partir de cierta cifra este excedente se distribuiría entre el Tesoro y las Compañías, perteneciendo a aquél dos terceras partes, y a éstas la tercera parte restante. El cuadro siguiente permite comparar los dividendos garantizados, es decir, reservados a las Compañías y aquellos que se cobraron efectivamente en los últimos años antes de las nuevas convenciones:

Compañías	DIVIDENDO mínimum.		DIVIDENDO reservado antes de la participación.		DIVIDENDO medio de los años 1881 y 1882
	Por acción.	Del capital acción.	Por acción.	Del capital acción.	
	Francos.	°/o	Francos.	°/o	Francos.
Norte	54,10	13,25	88,50	22,125	77,00
Este	35,50	7,10	50,00	10,000	33,00
Oeste	38,50	7,70	50,00	10,000	35,00
Orleans	56,00	11,20	72,00	14,40	56,00
P. L. M.	55,00	11,00	75,00	15,00	70,00
Mediodía	50,00	10,00	60,00	12,00	40,00

Si el Estado quisiese utilizar su derecho de rescate en un plazo de quince años a partir de la firma de las convenciones, el precio de rescate se calcularía por los gastos reales de establecimiento aumentados con el promedio de los productos líquidos de explotación durante ese período. Además, las Compañías adquirían ciertos compromisos en materia de tarifas.

La exposición de motivos del proyecto de ley relativo a las convenciones era muy breve. Se recordaban en ella los deseos unánimes que se habían formulado en los últimos debates parlamentarios para que se ejecutase el programa Freycinet y se encomendase su construcción a las Compañías, con las que se estaba dispuesto a entablar nuevas negociaciones a causa de la mala situación del presupuesto.

El Ponente, después de sentar que el programa Freycinet no había podido realizarse hasta 1882 más que por medio de continuas apelaciones al público, sostenía que la crisis de 1882 impedía que se hiciesen nuevas emisiones. En cuanto a las convenciones, las resumía diciendo que sustituían las Compañías al Estado en la ejecución de las obras y aquéllas adelantaban las cantidades necesarias, de las que se reembolsaban por anualidades que se escalonaban durante todo el período de la concesión. Estas anualidades no representaban para el Tesoro más que una carga relativamente ligera.

Según el Ponente, esta solución era conforme al interés del público, y añadía que los empréstitos del Estado por más de 2.000.000.000, anunciados con anticipación, podrían ejercer una influencia funesta en el mercado: su fracaso sería un desastre, mientras que, por el contrario, el fracaso de una emisión de obligaciones de una Compañía casi no tendría gravedad. Además, el Estado se reservaba la facultad de procurarse directamente los fondos necesarios. Los próximos presupuestos quedarían considerablemente aligerados con el reembolso de la deuda de las Compañías por garantía de interés y por la cooperación en los gastos de construcción.

Se regulaba definitivamente la explotación de la tercera red y se simplificaba considerablemente la contabilidad, aumentándose la parte del Estado en los beneficios.

En lo referente a las tarifas, la minoría de la Comisión había manifestado la opinión de que ya no había motivo para negar al Estado una acción directa y eficaz, puesto que el efecto de las nuevas convenciones era garantizar la totalidad de los capitales comprometidos con las Compañías; pero la mayoría no había querido entrar por este camino porque hubiera sido desconocer el espíritu de las convenciones, cambiar su carácter, preparar su fracaso y exponer el presupuesto a un déficit si se dejaba la Administración sin defensa frente a las exigencias de los que pedirían las rebajas de tarifas. Esta opinión la justifica Kaufmann diciendo textualmente que «Esta preocupación era muy fundada en un país en que los candidatos a diputados tienen, sin pudor, la costumbre de hacer a sus electores las promesas menos realizables, por lo que se dice con frecuencia en los periódicos que el Gobierno francés no gobierna, sino que es gobernado por los diputados, que a su vez sufren la presión de sus electores».

La Comisión, finalmente, recomendaba al Ministro las siguientes aspiraciones admitidas a propuesta de dos miembros de la minoría, MM. Wilson y Waddington:

1.ª Adopción de tarifas especiales comunes a todas las Compañías, como si todas las redes estuviesen en manos de un mismo concesionario.

2.ª Facultad para los remitentes situados en el recorrido de una línea a la que se aplicasen tarifas de tránsito o de importación, para beneficiarse de esas tarifas directamente o por enlace.

3.ª Supresión de los gastos de transmisión.

4.ª Facultad en los remitentes de inscribir en las declaraciones para facturación cualquiera de las frases: *tarifa especial, tarifa reducida* o *la tarifa más reducida,* sin designar el número de la misma.

5.ª Reducción considerable de los plazos de transporte en pequeña velocidad.

Por su parte, M. Rouvier se inclinaba a la aprobación de las convenciones, pero añadiendo las siguientes disposiciones a los proyectos de ley preparados por el Gobierno:

a) La ley de presupuestos debía fijar cada año el total de los trabajos complementarios que podían ser autorizados por el Ministro.

b) Todo nuevo contrato que comprometiese el concurso financiero de las grandes Compañías en la construcción y explotación de las líneas férreas quedaría sometido a la ratificación legislativa.

c) Quedaba prohibido a los diputados y senadores, bajo pena de anulación de su acta, formar parte de los Consejos de Administración de las seis grandes Compañías.

En los debates en la Cámara los partidarios del rescate hicieron los últimos esfuerzos procu-

rando sostener el ardor de ciertos grupos electorales, afirmando que no se dejaría dormir la idea del rescate. M. Sourigues lamentaba que no se hubiese llevado éste a cabo cuatro años antes, porque entonces el Estado hubiera podido gastar en provecho propio todas las plusvalías. Por otra parte, reprochaba a las convenciones propuestas que se admitiesen los contratos de buen grado para la ejecución de obras, cuya cifra podría elevarse de 2.000.000.000 a 2.500.000.000.

M. Loubet, que más tarde fué Presidente de la República, defendió las convenciones, declarando que era absolutamente preciso llegar a una solución definitiva. Los autores primitivos del programa habían querido que fuese ejecutado por la industria privada, y el rescate ni era necesario para asegurar la construcción ni lo reclamaban las manifestaciones de la opinión pública; entre todas las Cámaras de Comercio sólo una, la de Rouen, se había pronunciado a favor de una red del Estado.

Los partidarios del rescate alegaban la necesidad imperiosa de la defensa, y citaban como ejemplo a Alemania; pero la situación no era comparable en las dos orillas del Rhin. Los alemanes pretendían, sobre todo, consolidar la unidad germánica, cuyos lazos podían aflojarse y aun soltarse, y por eso Prusia se había visto obligada a absorber redes muy diversas explotadas con un material heterogéneo y dirigidas quizás por administradores cuyas aspiraciones políticas eran diferentes. En Francia, en cambio, existía una centralización excesiva y una vigilancia absoluta del Estado sobre las Compañías, con un derecho ilimitado de incautación que no había sido discutido ni criticado y que bastaba para hacer frente a todas las eventualidades.

Se citaba también el ejemplo de Bélgica, cuya experiencia había sido de lo más desdichado, poniendo de relieve los inconvenientes de la irresponsabilidad del Estado y del desarrollo del funcionarismo. Las Administraciones centrales habían tomado una extensión injustificable y costaban anualmente 8.800.000 francos y empleaban 2.440 agentes, mientras que los servicios de ejecución sólo tenían un personal de 4.112 agentes, con una nómina anual de 7.200.000 francos. Mientras que en la red del Norte francés, comparable a la red belga del Estado, había 195 empleados de oficinas, en Bélgica había 746, y el número de ingenieros era en Bélgica cinco veces mayor, 150 en vez de 30, y el tren-kilómetro costaba allí 3,83 francos, mientras que a la Compañía del Norte le resultaba a 2,52. No podía negarse que Bélgica se deslizaba cada vez más por la pendiente del déficit, y en Italia, como en la misma Francia, la experiencia de una red del Estado no había dado los mejores resultados. Finalmente, M. Loubet rechazaba también el sistema de las Compañías arrendatarias y afirmaba que el régimen inaugurado en Francia en 1859 seguía siendo el mejor.

M. Madier de Montjau, que habló después, atacó con gran violencia las nuevas convenciones, proclamando y demostrando por la experiencia del pasado todos los peligros que habría en entregar los ferrocarriles a especuladores cuyo único móvil era necesariamente el interés personal. Los ferrocarriles eran por su esencia de esas cosas que no son susceptibles de enajenación y sobre las cuales no era posible dejar que nadie pusiese la mano sin pisotear el derecho público. Uno de los adversarios más apasionados y más convencidos del Estado, Proudhon, no había dudado, en 1838, en admitir y defender esta doctrina, y en sostener que sólo el Estado debía poseer los ferrocarriles a fin de no hacer pagar a los que los empleasen más que los gastos de conservación y explotación y de no tener que buscar una remuneración directa de sus capitales. Por la misma época, Lamartine, en un lenguaje elocuentísimo, había combatido el acaparamiento por la industria privada, por algunos banqueros especuladores de los destinos del país, de esa facultad de ir y venir que la Constitución de 1848 iba a colocar muy pronto en primera línea entre los sagrados derechos de los ciudadanos.

A pesar de las tentativas de emancipación de 1848, las Compañías habían visto crecer su omnipotencia todos los días. En 1877 se había despertado, y el derecho y el pueblo habían encontrado defensores elocuentes, como MM. Laisant, Allain-Targé y Lecesne, diputados, y como M. Raynal, entonces consejero general en la Gironde, que en la asamblea departamental se manifestaba todavía

El Ponente, después de sentar que el programa Freycinet no había podido realizarse hasta 1882 más que por medio de continuas apelaciones al público, sostenía que la crisis de 1882 impedía que se hiciesen nuevas emisiones. En cuanto a las convenciones, las resumía diciendo que sustituían las Compañías al Estado en la ejecución de las obras y aquéllas adelantaban las cantidades necesarias, de las que se reembolsaban por anualidades que se escalonaban durante todo el período de la concesión. Estas anualidades no representaban para el Tesoro más que una carga relativamente ligera.

Según el Ponente, esta solución era conforme al interés del público, y añadía que los empréstitos del Estado por más de 2.000.000.000, anunciados con anticipación, podrían ejercer una influencia funesta en el mercado: su fracaso sería un desastre, mientras que, por el contrario, el fracaso de una emisión de obligaciones de una Compañía casi no tendría gravedad. Además, el Estado se reservaba la facultad de procurarse directamente los fondos necesarios. Los próximos presupuestos quedarían considerablemente aligerados con el reembolso de la deuda de las Compañías por garantía de interés y por la cooperación en los gastos de construcción.

Se regulaba definitivamente la explotación de la tercera red y se simplificaba considerablemente la contabilidad, aumentándose la parte del Estado en los beneficios.

En lo referente a las tarifas, la minoría de la Comisión había manifestado la opinión de que ya no había motivo para negar al Estado una acción directa y eficaz, puesto que el efecto de las nuevas convenciones era garantizar la totalidad de los capitales comprometidos con las Compañías; pero la mayoría no había querido entrar por este camino porque hubiera sido desconocer el espíritu de las convenciones, cambiar su carácter, preparar su fracaso y exponer el presupuesto a un déficit si se dejaba la Administración sin defensa frente a las exigencias de los que pedirían las rebajas de tarifas. Esta opinión la justifica Kaufmann diciendo textualmente que «Esta preocupación era muy fundada en un país en que los candidatos a diputados tienen, sin pudor, la costumbre de hacer a sus electores las promesas menos realizables, por lo que se dice con frecuencia en los periódicos que el Gobierno francés no gobierna, sino que es gobernado por los diputados, que a su vez sufren la presión de sus electores».

La Comisión, finalmente, recomendaba al Ministro las siguientes aspiraciones admitidas a propuesta de dos miembros de la minoría, MM. Wilson y Waddington:

1.ª Adopción de tarifas especiales comunes a todas las Compañías, como si todas las redes estuviesen en manos de un mismo concesionario.

2.ª Facultad para los remitentes situados en el recorrido de una línea a la que se aplicasen tarifas de tránsito o de importación, para beneficiarse de esas tarifas directamente o por enlace.

3.ª Supresión de los gastos de transmisión.

4.ª Facultad en los remitentes de inscribir en las declaraciones para facturación cualquiera de las frases: *tarifa especial, tarifa reducida* o *la tarifa más reducida,* sin designar el número de la misma.

5.ª Reducción considerable de los plazos de transporte en pequeña velocidad.

Por su parte, M. Rouvier se inclinaba a la aprobación de las convenciones, pero añadiendo las siguientes disposiciones a los proyectos de ley preparados por el Gobierno:

a) La ley de presupuestos debía fijar cada año el total de los trabajos complementarios que podían ser autorizados por el Ministro.

b) Todo nuevo contrato que comprometiese el concurso financiero de las grandes Compañías en la construcción y explotación de las líneas férreas quedaría sometido a la ratificación legislativa.

c) Quedaba prohibido a los diputados y senadores, bajo pena de anulación de su acta, formar parte de los Consejos de Administración de las seis grandes Compañías.

En los debates en la Cámara los partidarios del rescate hicieron los últimos esfuerzos procu-

rando sostener el ardor de ciertos grupos electorales, afirmando que no se dejaría dormir la idea del rescate. M. Sourigues lamentaba que no se hubiese llevado éste a cabo cuatro años antes, porque entonces el Estado hubiera podido gastar en provecho propio todas las plusvalías. Por otra parte, reprochaba a las convenciones propuestas que se admitiesen los contratos de buen grado para la ejecución de obras, cuya cifra podría elevarse de 2.000.000.000 a 2.500.000.000.

M. Loubet, que más tarde fué Presidente de la República, defendió las convenciones, declarando que era absolutamente preciso llegar a una solución definitiva. Los autores primitivos del programa habían querido que fuese ejecutado por la industria privada, y el rescate ni era necesario para asegurar la construcción ni lo reclamaban las manifestaciones de la opinión pública; entre todas las Cámaras de Comercio sólo una, la de Rouen, se había pronunciado a favor de una red del Estado.

Los partidarios del rescate alegaban la necesidad imperiosa de la defensa, y citaban còmo ejemplo a Alemania; pero la situación no era comparable en las dos orillas del Rhin. Los alemanes pretendían, sobre todo, consolidar la unidad germánica, cuyos lazos podían aflojarse y aun soltarse, y por eso Prusia se había visto obligada a absorber redes muy diversas explotadas con un material heterogéneo y dirigidas quizás por administradores cuyas aspiraciones políticas eran diferentes. En Francia, en cambio, existía una centralización excesiva y una vigilancia absoluta del Estado sobre las Compañías, con un derecho ilimitado de incautación que no había sido discutido ni criticado y que bastaba para hacer frente a todas las eventualidades.

Se citaba también el ejemplo de Bélgica, cuya experiencia había sido de lo más desdichado, poniendo de relieve los inconvenientes de la irresponsabilidad del Estado y del desarrollo del funcionarismo. Las Administraciones centrales habían tomado una extensión injustificable y costaban anualmente 8.800.000 francos y empleaban 2.440 agentes, mientras que los servicios de ejecución sólo tenían un personal de 4.112 agentes, con una nómina anual de 7.200.000 francos. Mientras que en la red del Norte francés, comparable a la red belga del Estado, había 195 empleados de oficinas, en Bélgica había 746, y el número de ingenieros era en Bélgica cinco veces mayor, 150 en vez de 30, y el tren-kilómetro costaba allí 3,83 francos, mientras que a la Compañía del Norte le resultaba a 2,52. No podía negarse que Bélgica se deslizaba cada vez más por la pendiente del déficit, y en Italia, como en la misma Francia, la experiencia de una red del Estado no había dado los mejores resultados. Finalmente, M. Loubet rechazaba también el sistema de las Compañías arrendatarias y afirmaba que el régimen inaugurado en Francia en 1859 seguía siendo el mejor.

M. Madier de Montjau, que habló después, atacó con gran violencia las nuevas convenciones, proclamando y demostrando por la experiencia del pasado todos los peligros que habría en entregar los ferrocarriles a especuladores cuyo único móvil era necesariamente el interés personal. Los ferrocarriles eran por su esencia de esas cosas que no son susceptibles de enajenación y sobre las cuales no era posible dejar que nadie pusiese la mano sin pisotear el derecho público. Uno de los adversarios más apasionados y más convencidos del Estado, Proudhon, no había dudado, en 1838, en admitir y defender esta doctrina, y en sostener que sólo el Estado debía poseer los ferrocarriles a fin de no hacer pagar a los que los empleasen más que los gastos de conservación y explotación y de no tener que buscar una remuneración directa de sus capitales. Por la misma época, Lamartine, en un lenguaje elocuentísimo, había combatido el acaparamiento por la industria privada, por algunos banqueros especuladores de los destinos del país, de esa facultad de ir y venir que la Constitución de 1848 iba a colocar muy pronto en primera línea entre los sagrados derechos de los ciudadanos.

A pesar de las tentativas de emancipación de 1848, las Compañías habían visto crecer su omnipotencia todos los días. En 1877 se había despertado, y el derecho y el pueblo habían encontrado defensores elocuentes, como MM. Laisant, Allain-Targé y Lecesne, diputados, y como M. Raynal, entonces consejero general en la Gironde, que en la asamblea departamental se manifestaba todavía

más hostil al monopolio de la Compañía de Orleans, y gracias a su talento obtenía reiterados acuerdos de su Consejo en este sentido. Sin embargo, este movimiento no había acabado con las maniobras de las Compañías, y la clasificación de 1879, la inauguración de obras esparcidas por todos los puntos del territorio, las dificultades que de ellas se derivaban para los Poderes públicos y la crisis financiera de 1880, le habían permitido volver a renovarlas. Sus auxiliares habían sido algunos ministros que no habían vacilado en desacreditar la Hacienda pública desde la tribuna y en hacer que se entreviese el derrumbamiento del Estado si no se trataba con las Compañías.

El feudalismo financiero sería completo y tendría en sus manos los dos grandes ejes para acaparar toda la industria y todo el comercio, el monopolio del Banco y el de los transportes: le pertenecería todo, incluso las conciencias, y después de haber estado haciendo préstamos a Francia a un interés usurario desde el desastre de Waterlóo, después de haber impuesto tarifas prohibitivas al Gobierno de Luis Felipe, después de haber esclavizado la prensa, secuestraría al público y llevaría la República a su fin.

M. Graux, que habló después, insistió a su vez sobre el argumento en favor del rescate, deducido de lo útil que sería hacer al Estado dueño de las tarifas, y llamó la atención sobre los peligros de una rebaja excesiva de las mismas. En su opinión no debía olvidarse que el rescate impondría al Tesoro un gasto anual muy superior a la garantía de intereses.

M. Allain-Targé, que habló en seguida, recordó que hasta 1876, desde el punto de vista financiero, las convenciones de M. de Franqueville habían bastado para la creación de la antigua y de la nueva red y habían permitido construir 20.000 kilómetros de ferrocarriles sin imponer al Tesoro un gasto superior a 1.500.000.000 de francos (sin incluir 537.000.000 por anticipos por garantía de interés) para un capital de 10.500.000.000, de los que 1.500.000.000 estaban en acciones, y en obligaciones 7.500.000.000.

Por el contrario, desde el punto de vista económico, habían suscitado muy vivas reclamaciones. Se producían quejas contra la insuficiencia de la red. y el público se quejaba de las tarifas en las cuales las Compañías no tenían otra regla que la de su interés, el interés del dividendo, y protestaba contra las desigualdades de las tarifas especiales, contra la concurrencia que hacían las tarifas de desvío a los transportes por agua y por carretera y aun por otros ferrocarriles, contra los favores que se concedían al extranjero por las tarifas de importación o de penetración, destruyendo así el régimen aduanero, y contra las tarifas particulares que favorecían unas industrias con perjuicio de otras.

Era preciso que el Estado se garantizase contra esas sociedades, cuya administración estaba muchas veces en manos de extranjeros, a cuyo propósito volvía a recordar M. Allain-Targé el caso ya citado del Administrador de la Compañía París-Lyon-Mediterráneo.

Al mismo tiempo reconocía este diputado que el rescate de las líneas pequeñas no había sido el comienzo de un rescate general, sino el único medio para auxiliar a unas sociedades que estaban en peligro, constituyendo al mismo tiempo un terreno de experiencia para el Estado. Tampoco entraba en las intenciones de los autores del *Gran Programa* que el Estado llevase solo la carga total de las grandes obras y que las grandes redes quedasen libres de toda obligación, y terminando su discurso con un examen más detenido de los proyectos de convenciones, procuraba demostrar que se otorgaban a las Compañías condiciones demasiado ventajosas mientras su concurso financiero era insignificante.

Cierto que contra ésta afirmación podía replicarse que las Compañías se encargaban de la construcción sustituyendo al Estado, que cargaban con los riesgos de la explotación y que levantaban fondos para el Tesoro prestándole su crédito y sus capitales; pero a todo esto contestaba monsieur Allain-Targé diciendo que en cuanto a la construcción, la experiencia había demostrado que

las Compañías gastaban más que el Estado y que lo que hacía falta era interesarlas en que no exagerasen los gastos, haciéndoles contribuir a ellos por una parte proporcional y no por una cantidad fija.

En cuanto a las insuficiencias de explotación era un gran error creer que las Compañías aceptaban una carga tomando a su cuenta los riesgos de la explotación de la tercera red, porque las líneas de la misma no tardarían en dar productos líquidos. Sin embargo, convenía llamar la atención sobre el hecho de que las grandes Compañías que poseían redes muy extensas y debían necesariamente concentrar todos sus cuidados en las grandes arterias, no sabían explotar económicamente. En efecto, se veía que la Compañía de París-Lyon-Mediterráneo perdía en líneas que daban un producto bruto de 10.000, 12.000 y hasta 14.000 francos por kilómetro, mientras que el Estado se defendía con productos brutos kilométricos de 6.500 a 7.000 francos. Hubiera sido, por consiguiente, preferible organizar Compañías pequeñas de explotación.

Para terminar, M. Allain-Targé pedía que se comenzasen otras negociaciones sobre nuevas bases para obtener un concurso más amplio y más serio y para que el Estado entrase a participar de los beneficios en cuanto el producto líquido excediese del interés garantizado. Finalmente, insistía sobre la necesidad de rescatar la Compañía de Orleans, porque era inadmisible que se firmase una convención humillante para el Estado.

El Ministro de Obras públicas, contestando a MM. Madier de Montjau y Allain-Targé, manifestó que era inútil entablar, a propósito de la red del Estado, una discusión puramente teórica. En efecto, el rescate general de los ferrocarriles no era reclamado ni por los Consejos generales, ni por las Cámaras de Comercio, ni por los interesados, y no lo deseaban ni la mayoría del Parlamento ni el país. Lo mismo sucedía con el rescate parcial, como por ejemplo, el de la red de Orleans, que aun en la hipótesis de una votación favorable en la Cámara de Diputados apenas tendría votos en el Senado.

La única cuestión interesante en aquel momento era saber cómo se ejecutaría el *Programa*. La situación financiera era la que sobre todo había movido al Gobierno a entablar negociaciones y la que había servido de guía en la elaboración de las convenciones. Gracias a la inteligencia con las Compañías se había decidido que en la red del Norte se harían los trabajos por cuenta de la Compañía y en las de Orleans, Este y Mediodía por medio de las cantidades que adeudaban las Compañías por la garantía de interés, de modo que no se cargaría el presupuesto más que con la anualidad a la Compañía París-Lyon-Mediterráneo y los anticipos de garantía que debían satisfacerse a la Compañía del Oeste. El mecanismo de la amortización anticipada y el reembolso de los anticipos de garantía disminuirían las cargas del presupuesto. A este reembolso se añadían las subvenciones de las Compañías. En este punto M. Allain-Targé había intentado sacar argumentos contra las proposiciones del Gobierno, de la comparación entre los nuevos contratos con los de 1859; pero aun admitiendo que M. de Franqueville hubiese obtenido un concurso más cuantioso en 1859, esto no bastaría para justificar el argumento, porque las líneas de la tercera red eran evidentemente inferiores a las de la segunda. Pero las afirmaciones de M. Allain-Targé sólo podían aceptarse a beneficio de inventario.

Las subvenciones aseguradas para el Estado no eran tan insignificantes como se había pretendido: excepto en una Compañía, alcanzaban a 50.000 francos por kilómetro, incluído el material móvil. Esta era una ayuda muy seria, sobre todo para líneas secundarias, para líneas rivales que podían construirse económicamente. Los aumentos en los precios que temía M. Allain-Targé si se construía por las Compañías no debían temerse, porque existía una cláusula que fijaba un máximum y no permitía que se impusiese al Tesoro una parte de gastos superior a las cifras determinadas por los ingenieros del Estado y los Consejos competentes. La Compañía del Norte iba aún más

lejos que todas las demás, porque aportaba una subvención de 102.000.000, representando el precio total de las líneas que se le concedían.

Las insuficiencias de explotación que M. Allain-Targé se había esforzado en disminuir sacando sus ejemplos de regiones servidas por la red del Estado y de la Compañía del Este, desgraciadamente eran muy reales. Aunque se estuviese todavía en el comienzo de la explotación de la tercera red y aunque naturalmente se había empezado por las líneas más productivas, esas insuficiencias sumaban ya 3.000.000 y no podían evaluarse en una cifra inferior a 20 ó 30.000.000, de los que se descargaba el Estado gracias a las convenciones. Con este motivo indicaba el Ministro que de los 12.013 kilómetros del plan Freycinet, se habían concedido 9.811, y que los 2.202 kilómetros restantes, estaban pendientes nada más que de un aplazamiento y podría activarse su construcción si se decidía el empleo de la vía estrecha.

En cuanto a los dividendos reservados antes de la transferencia por la participación, M. Raynal daba el siguiente cuadro:

Compañías	DIVIDENDO RESERVADO					
	Antes de la transferencia			Dividendo garantizado	Antes de la participación.	
	Convención de 1859	Convención de 1868.	Convención de 1875.	Nueva convención	Convención anterior.	Nueva convención.
	Francos.	Francos.	Francos.	Francos.	Francos.	Francos.
Norte	50,00	50,00	55,35	54,10	92,88	88,50
Este	36,00	30,00	36,20	35,50	54,20	50,00
Oeste	36,00	30,00	36,75	38,50	61,70	50,00
Orleans	70,00	51,80	56,10	56,00	90,00	72,00
P. L. M.	46,00	47,00	61,55	55,00	85,00	75,00
Mediodía	35,00	35,00	45,35	50,00	68,00	50,00

Este cuadro demuestra que el dividendo antes de la transferencia se había reducido en cuatro Compañías, quedaba igual en el Oeste y solamente se elevaba en el Mediodía por circunstancias especiales, y que en todas las Compañías se anticipaba la entrada del Estado en la participación de beneficios, elevándose, además, la parte de éste de la mitad a los dos tercios. En estas condiciones, decía el Ministro, podía afirmarse que las convenciones equivalían implícitamente al rescate, puesto que daban al Tesoro la mayor parte de las plusvalías y no dejaban a las Compañías un beneficio superior al que hubiera sido preciso asegurar a las nuevas sociedades para interesarlas en la explotación.

En lo que se refiere a las tarifas, había sido imposible al Gobierno exigir a las Compañías los mismos sacrificios que en las negociaciones anteriores, y sobre todo había tenido que renunciar a dominar la aspiración irrealizable si no se consolidaban los dividendos, lo que a su vez ligaba inevitablemente la suerte del presupuesto del Estado a los resultados de la explotación de los ferrocarriles, y hacía de las Compañías intermediarios inútiles y supérfluos, produciendo todos los inconvenientes del rescate sin tener ninguna de sus ventajas. A pesar de eso, el Ministro había obtenido concesiones importantes. A ellas había que añadir las reducciones ulteriores que las Compañías se habían comprometido formalmente a conceder si se desgravaba el impuesto sobre la gran velocidad. Finalmente, importaba hacer notar que el Gobierno había podido atender a los deseos expresados hacía tanto tiempo acerca de la unificación de las tarifas, la reducción del número de precios fijos y para la generalización de las tarifas kilométricas. Si no se insertaban todas esas concesiones en la convención, era para no crear un precedente que obligase más tarde a intervenir al legislador en otras revisiones de tarifas.

Después de hablar M. Wilson solicitando que se rechazase de plano la convención con la Compañía de Orleans, habló M. Rouvier, ponente del proyecto.

M. Allain-Targé, decía, no había insistido más que en el rescate de la red de Orleans para dar al Estado un lugar en el sindicato y una acción sobre las Compañías vecinas, pero era difícil comprender cómo el voto único concedido al Estado en el sindicato podría hacer que su influencia fuese preponderante. Por otra parte, el rescate parcial tendría peores consecuencias que el general, porque la única de este último sería la disminución de los ingresos y el déficit creado por las rebajas de tarifas que hubiera sido su único móvil determinante, mientras que el rescate parcial llevaría a las Compañías a hacer las mismas reducciones para defender su tráfico y salvar su existencia, y las pérdidas que de ello derivarían repercutirían en la garantía de interés, y además, el rescate atentaría al patrimonio de 250.000 accionistas que verían disminuir sus rentas anuales.

Se había atacado a las convenciones desde el punto de vista de las tarifas. Sin duda esta cuestión era la más interesante para el país, que se apasionaba mucho menos por uno u otro de los sistemas de explotación que por la rebaja de las tarifas; pero era necesario ante todo prevenirse contra un prejuicio que llevaba a considerar las tarifas francesas como más elevadas que las extranjeras. Según una estadística de M. Noël la tarifa media de pequeña velocidad en 1881 era en Francia de 6,01 céntimos; en Alemania, de 6,06; en Italia, de 6,08; en Austria-Hungría, de 7,09, y sólo en Bélgica eran inferiores a las francesas. Un folleto del diputado M. Cavaignac daba los mismos resultados para 1879. Conviene tener presente que el mismo Kaufmann, que no será sospechoso para nadie, advierte que esas tarifas medias calculadas a posteriori sobre las cifras de los productos no pueden aceptarse más que con toda clase de reservas y que apenas permiten hacer una comparación entre las situaciones relativas de los distintos países.

M. Rouvier terminaba su discurso haciendo notar que no se había opuesto a la solución de las convenciones ninguna otra susceptible de reunir una mayoría, que si se rechazasen los proyectos del Gobierno, esto no sería más que un nuevo aplazamiento y que a nadie convenía dejar así en suspenso una cuestión de la que dependían intereses tan graves y numerosos, por lo cual solicitaba una votación favorable que cerrase el debate tranquilizando los intereses y afirmando el crédito de Francia.

M. Camilo Pelletan habló después para examinar particularmente las convenciones desde el punto de vista de su influencia sobre la independencia económica y política del país y para discutir si al votar el proyecto de Gobierno, no entregaría el Parlamento los ferrocarriles a las grandes Compañías sin esperanza de retorno y si era posible hacer esto sin traicionar los intereses esenciales de Francia.

Por de pronto, el empeño de las grandes potencias financieras en la aprobación de las convenciones debía inspirar a este propósito dudas muy serias. Su impaciencia y el ardor con que sostenían la campaña no se explicaba más que por la falta o la deficiencia de las garantías que se adoptaban contra ellas. Hasta entonces esas garantías habían sido la inspección administrativa, el derecho de aprobación de las tarifas, la inspección financiera y el derecho de rescate. Las tres primeras eran más aparentes que reales, puesto que el derecho de aprobación no había sido obstáculo para las tarifas de desvío, y la inspección financiera, a pesar de su vigilancia, no había impedido los considerables gastos de prensa realizados en contra del Estado. En cambio, la cuarta era esencial y constituía casi la única garantía contra los excesos del monopolio, sea porque sin llevarlo hasta el fin se le utilizase como palanca para arrancar a las Compañías las concesiones esenciales a los mayores intereses del país, sea que se llegase a hacer tabla rasa del sistema existente para sustituirlo por otro nuevo que el Parlamento creyese mejor. Por lo tanto, la atención de la Cámara debía concentrarse sobre todo en el derecho de rescate y en los cambios que se introducían en las condiciones de su ejercicio.

No podía dudarse de que el rescate se hacía cada vez más difícil y aun impracticable: ¿Podía hacerse de un modo definitivo dueñas absolutas de los ferrocarriles a las Compañías? Si la cuestión se planteaba entre la industria del Estado y la industria privada, no era posible la duda, porque la industria privada era cien veces superior a la del Estado, que no tenía por estimulantes ni la competencia ni la necesidad de vivir. Pero al lado de la industria del Estado y de la industria privada, propiamente dicha, había otra que, aunque inferior a ellas dos, reunía sus defectos, y no tenía ni la competencia por este estímulo, ni el interés general por regla, y era la industria que se ejercía con el privilegio del Estado para intereses particulares, era el monopolio de las grandes Compañías. No se podía, por lo tanto, entregar por completo en sus manos el sistema arterial del país, las fuentes de la vida comercial y agrícola y la existencia y la seguridad de la patria.

¿Qué servicios había prestado esta industria? En lo que concernía al desarrollo de la red, Francia estaba en el último lugar entre los pueblos ricos: después de haber tomado las líneas buenas, las Compañías habían rehusado las improductivas y aun se habían esforzado en impedir su construcción. Desde el punto de vista de las tarifas, las convenciones no comprendían ninguna cláusula, no ocupándose de esa materia, y sin embargo la situación, comparada con la de otros países, no era tan brillante como decía M. Rouvier.

En 1880, el transporte de la tonelada kilométrica costaba de seis a nueve milésimas menos en Prusia que en Francia y las rebajas hechas por el Estado beneficiaban especialmente a las primeras materias necesarias para la producción industrial. Así, después de haber visto cómo la indemnización de guerra había vuelto a Francia por el juego de la balanza de comercio, se iba ahora a asistir al triste espectáculo de un efecto inverso cada vez más acentuado en provecho de Alemania y de Bélgica. Sin duda, las causas de este fenómeno económico eran complejas, pero no podía desconocerse el papel considerable de las tarifas sin cerrar los ojos a la luz. Al lado del comercio, la agricultura, tan interesante y tan mal organizada para defenderse, reclamaba por su parte rebajas de tarifas que era preciso concederle, porque alimentaba a Francia y porque contribuía en la medida más amplia al ahorro y a la potencia de la nación.

M. León Renault habló contra el rescate y sobre todo contra el rescate de la red de Orleans, encontrando ilógico el reparto parcial, porque si la explotación por el Estado era ventajosa, era mejor aplicarla a todo el territorio, y si era mala, no había ningún motivo para ponerla en vigor en la región servida por la red de Orleans. Por fin se declaró la urgencia del proyecto y se pasó a la discusión de las distintas convenciones.

Con este motivo, comenzó por última vez la lucha acerca del rescate, y M. Lockroy, apoyado por M. Lebaudy, preguntó al Gobierno si el hecho de poner en manos de la industria privada los ferrocarriles no perjudicaría a la defensa del territorio. El Ministro de Obras públicas y el de la Guerra contestaron que en caso de guerra, una Comisión militar superior de los ferrocarriles se encargaría de la dirección y administración de todas las líneas.

Esta declaración pareció insuficiente a M. Clemenceau, quien preguntó al Ministro de la Guerra, general Thibaudin, cuál sería su contestación categórica sobre los dos siguientes extremos:

1.° Entre el régimen del Estado y el de las grandes Compañías ¿cuál debería preferirse para la defensa nacional? ¿No había interés en poner exclusivamente en manos del Gobierno las operaciones relativas al transporte de tropas, o podía seguirse entregando la ejecución del plan de movilización a la Comisión superior de los ferrocarriles, muchos de cuyos miembros pertenecían a las grandes Compañías?

2.° ¿Se prestarían las convenciones a la construcción no sólo de las líneas estratégicas consideradas como necesarias en 1883, sino también de aquellas cuya utilidad y urgencia revelasen más tarde la experiencia o los trabajos de nuestros vecinos?

En lo referente al primer punto, el general Thibaudin contestó que el sistema de explotación de los ferrocarriles estratégicos por las grandes Compañías durante el tiempo de paz, y por el Ministro de la Guerra en caso de movilización, era el que ofrecía mayores garantías. En cuanto al segundo punto, dió la seguridad de que el programa elaborado por la Comisión militar superior y por el Estado Mayor general era sumamente amplio, que los efectivos que hubiesen de transportarse no se aumentarían antes de muchos años, y que, por lo tanto, ese programa bastaría, según todas las probabilidades, para un porvenir muy lejano y que, además, si se veía que era necesario construir nuevas líneas, nada lo impediría.

M. Clemenceau contestó poniendo de relieve los inconvenientes que había en confiar el secreto de la movilización a nadie, fuera de los militares colocados bajo la autoridad directa del Ministro de la Guerra y sometidos a una disciplina de hierro. Invocó los cambios que la situación política de los diversos Estados podría producir en las combinaciones estratégicas, la necesidad de poder apropiar siempre los medios de defensa a las nuevas situaciones, y los obstáculos que suscitarían las convenciones exponiendo a los Poderes públicos a estrellarse contra los intereses privados, necesariamente egoístas y cosmopolitas. Conjuró a la Cámara para que no omitiese nada, a fin de evitar la reproducción de los desastres de 1870, y para asegurar el éxito en la lucha suprema, en que se jugarían, en el día marcado por el destino, la fortuna y la misma vida de Francia.

El Ministro de Obras públicas, contestando a Clemenceau, después de recordar que, según las declaraciones del general Thibaudin, el sistema vigente inspiraba completa confianza al Ministerio de la Guerra, dió algunos detalles sobre la composición de la Comisión superior de los ferrocarriles. En ella no entraban más que dos directores de grandes Compañías escogidos entre los más eminentes ingenieros del Estado y que habían aprendido en la Escuela politécnica el amor del deber y el amor a la patria, y que además quedaban encuadrados por 20 funcionarios y oficiales conocidos por su capacidad y su patriotismo. Jamás ningún Ministro de la Guerra o ningún general que fuese autoridad en la materia se habían pronunciado en un sentido desfavorable a la explotación por las grandes Compañías.

Después de una interminable discusión, que ya en lo sucesivo no presentó ningún interés, y de rechazarse un número enorme de enmiendas, el proyecto fué por fin votado por la Cámara de los Diputados.

En el Senado, el Ponente M. Gaston Bazille expuso también, hablando sobriamente de la situación, que lo más urgente era aligerar las cargas financieras anuales del Estado. En cuanto al dominio sobre las tarifas, preconizado por muchos, hubiera exigido o el rescate o, por lo menos, la consolidación de los dividendos, y hubiera conducido a solidarizar la suerte del presupuesto con la de la explotación de los ferrocarriles, mientras que las convenciones, por el contrario, dejaban intactos el derecho de rescate y las prerrogativas del Estado.

M. Freycinet habló en seguida para combatir la opinión, emitida varias veces, de que las convenciones eran la consecuencia de las faltas cometidas en los últimos años, y para hacer un examen detenido de la situación financiera. En este punto creyó que debía explicar, como principal autor del famoso *Programa*, que no podía reprocharse a éste el que hubiese provocado las dificultades financieras actuales. Sus cálculos primitivos habían previsto para el Estado una carga anual de 250 a 255.000.000 de francos que no se hubiese hecho sentir hasta el final del período de construcción. Para hacerle frente se disponía de un fondo de amortización de 170.000.000 por año, y al mismo tiempo las Compañías debían participar en ella con una cantidad de 40 a 50.000.000, que más tarde se redujo a 25.000.000.

Si se había creído que podía contarse con los superávits anuales del presupuesto ordinario para cubrir la diferencia, se le podría hacer por ello un reproche con menos razón todavía, porque la situa-

ción financiera de 1879 no permitía dudar que esos excedentes fuesen aumentando. ¿Cómo había llegado a creerse que la continuación de las obras excedía a las fuerzas del Estado y que era preciso recurrir a otras combinaciones? Examinando atentamente los hechos era fácil reconocer que desde su origen la ejecución del *Programa* no había gravado el presupuesto más que en 50.000.000, a saber:

		Francos.
Carga total correspondiente a los recursos extraordinarios consagrados a este *Programa*		84.000.000
A deducir:		
Reducción de los anticipos por garantía de interés	30.000.000	
Beneficio neto de los ferrocarriles del Estado	4.000.000	
TOTAL	34.000.000	34.000.000
RESTA		50.000.000
A lo que hay que añadir:		
Aumentos en los presupuestos de Guerra y Marina		130.000.000
Idem en el de Instrucción Pública		80.000.000
Idem en las pensiones vitalicias		62.000.000
Idem en los servicios postales y telegráficos		42.000.000
TOTAL		364.000.000
Añadiéndole algunos otros gastos		400.000.000
El aumento de los ingresos durante el mismo período no había excedido de		250.000.000
Lo que daba una diferencia de		150.000.000

No podía atribuirse esta gran diferencia a las obras públicas más que en una parte mínima, puesto que los gastos correspondientes a esas obras no representaban más del 12 al 13 por 100 en la agravación total de las cargas desde 1878.

La votación de las convenciones no podría, por consiguiente, modificar la situación en su totalidad. Aun reconociendo que las dificultades del momento exigían la prudencia, no se debía dar lugar a inquietudes excesivas. Esa diferencia de 150.000.000 no hubiese existido si, como la mayor parte de los Gobiernos anteriores, el Gobierno de la República no hubiese consagrado sumas considerables a la amortización, que sólo en el año 1883 debía absorber precisamente 150.000.000. Frente a las cargas debía colocarse la considerable obra realizada en algunos años en las obras públicas, la instrucción gratuita y obligatoria, la reforma postal y telegráfica, la reconstitución del material de guerra, el mejoramiento de la situación de los antiguos servidores del Estado, la amortización y las desgravaciones. También debía advertirse que la depresión temporal de los ingresos era un fenómeno económico que se reproducía periódicamente en Francia cada siete, ocho o nueve años, y que sin duda alguna el rendimiento de los impuestos recobraría muy pronto su movimiento ascensional. Aun concediendo todo lo necesario a la prudencia y a la vigilancia, no había que lanzarse a creer que la Hacienda estaba en el estado desastroso que algunos se complacían en describir.

Según Buffet, que contestó a Freycinet, era soberanamente imprudente dejarse arrastrar por las esperanzas y las ilusiones. El verdadero patriotismo consistía en no disimular la gravedad de la situación, en no ocultar el déficit, en no hacer creer en una amortización de 170.000.000, cuando se limitaba a pagar las obligaciones a corto plazo, es decir, a reembolsar las deudas a su vencimiento, en no admitir la posibilidad de restablecer el equilibrio del presupuesto por una renovación de las obligaciones vencidas cuando la combinación financiera de 1879 reposaba precisamente sobre la disponibilidad de los 170.000.000 en 1880. Después de haber hecho notar la contradicción que parecía existir entre las proposiciones del Ministro de Obras públicas y sus predilecciones, confesadas fran-

camente, por el rescate de los ferrocarriles y por su construcción y explotación por el Estado, M. Buffet deducía de ella la consecuencia de que, contra las afirmaciones de Freycinet, el Ministro se había visto seguramente obligado a sacrificar sus opiniones a la necesidad de reparar las faltas acumuladas desde 1879. Hubieran podido evitarse esas dificultades no reduciendo ligeramente ciertos impuestos y no gastando en aquel momento grandes sumas en amortizaciones.

Según M. Buffet, hubiera sido preciso continuar la aplicación del sistema inaugurado en 1859, sistema que había permitido el desarrollo progresivo de la red sin recargar la Hacienda y cuya prudencia y eficacia había demostrado la experiencia. Hubiera sido preciso perseverar en la construcción de los nuevos ferrocarriles por medio de las plusvalías de las líneas anteriormente concedidas, y para esto limitar y escalonar las nuevas concesiones, no obstinarse en construir prematuramente 9.000 kilómetros de ferrocarriles, en su mayor parte improductivos, y renunciar a la creación de algunas líneas que harían pesar sobre la totalidad de los contribuyentes cargas que no beneficiarían más que a una categoría de ciudadanos. Tal como se habían hecho las convenciones no suponían realmente una verdadera llamada a la industria privada: casi todos los gastos quedaban a cargo del Estado, las Compañías quedaban reducidas al papel de intermediarios, y probablemente de intermediarios costosos, y el porvenir quedaría comprometido durante setenta y cinco años con el pago de anualidades considerables.

M. Raynal contestó que la situación de entonces no se parecía en nada a la de 1859: las Compañías solicitaban en aquella época las concesiones, mientras que actualmente las padecían. M. Tolain, que habló a continuación, manifestó el deseo de que se diese al Gobierno la facultad de nombrar los directores de las Compañías, como nombraba el Gobernador del Banco de Francia y del Crédit Foncier. El Ministro de Obras públicas rechazó esta idea, porque en las Compañías de ferrocarriles, como en todas las demás privadas, el Consejo de Administración es el que decide, y el director no hace otra cosa que ejecutar sus decisiones.

Después de los discursos de M. Clamageran sobre la mala situación financiera, y de M. Feray sobre la abolición de las tarifas de tránsito para las mercancías extranjeras, el subsecretario de Obras públicas, M. Baïhaut, y el Ministro, repitieron que las Compañías habían entrado ya resueltamente en el camino de las reformas en la tarificación. Además, se habían estipulado en las convenciones grandes mejoras. Aunque las tarifas de tránsito no favoreciesen generalmente la competencia extranjera, como se había pretendido, y aun cuando su finalidad fuese conservar a los puertos y a los ferrocarriles franceses un tráfico que se les hubiese escapado, las Compañías se habían comprometido a considerar esas tarifas como aplicables a la exportación de las mercancías expedidas hacia el extranjero, sea desde puntos situados en el itinerario de tránsito, sea de otros que lo estuviesen en una zona de 50 kilómetros a uno y otro lado de la línea; pero no se había podido llegar a considerarlas como reguladoras de las tarifas interiores y hasta a resignarse a las pérdidas enormes que de ello resultarían. Las Compañías habían dado también satisfacción ampliamente a las quejas referentes a las tarifas de importación, poniéndose a disposición del Gobierno para modificar todas las combinaciones que pudiesen alterar las condiciones económicas del régimen aduanero. En las tarifas para productos agrícolas y materias primeras se habían obtenido reducciones muy considerables, y la agricultura preferiría seguramente estas rebajas modestas aplicables según las convenciones a una extensión de 10.000 kilómetros, a otras disminuciones mayores en las nuevas líneas.

Después de algunas observaciones de M. Buffet sobre la necesidad de suprimir el presupuesto extraordinario, se terminó la discusión de la totalidad, y luego de un breve debate sobre las distintas convenciones particulares, se votó la ley el 20 de Noviembre de 1883, terminando así la incertidumbre que había durado tantos años, y modificándose de nuevo la política seguida en Francia en materia de ferrocarriles.

En el apéndice estadístico se incluyen dos cuadros en que se dan los resultados de la explotación de la red antigua respecto a las seis grandes Compañías, desde 1865 a 1882, ambos inclusive, y los mismos datos y con la misma extensión respecto a la nueva red de esas mismas Compañías. En otros cuadros que van en el mismo lugar, se agrupan las cifras relativas a las longitudes y gastos de establecimiento, y los gastos y resultados de la explotación de las seis grandes Compañías en 1882.

De esos cuadros estadísticos que deben consultarse, se deduce que la nueva red no hubiera podido subsistir por sí misma. Los gastos de primer establecimiento ascendían a 339.152 francos por kilómetro, que al 5,50 por 100, comprendiendo intereses y amortización, representaban una suma de 17.653 francos. En 1882 el producto líquido por kilómetro, que desde 1865 a 1881 había oscilado entre 8.780 y 5.706 francos, no fué más que de 7.799, con un máximum en el Este de 13.223 y un mínimum en Orleans de 2.900. Admitiendo, dice Kaufmann, que en el último tercio de este período las Compañías se hubiesen encontrado en situación de realizar sus obligaciones a una cotización más alta, y que el servicio financiero de interés y amortización no excediese al total de la garantía del Estado, es decir, el 4,65 por 100, hubieran sido necesarios todavía 17.650 francos por kilómetro en la nueva red. La diferencia entre las dos cifras, sigue diciendo Kaufmann, indica el sacrificio que se habían impuesto las Compañías al construir la red, sacrificio que se ve mejor en el cuadro que también se incluye, tomándolo de este autor, y que indica las cantidades que con el sistema de transferencia han retirado cada año las Compañías de los excedentes de la antigua red para cubrir las cargas del capital de la nueva, excedentes que naturalmente tenían un carácter exclusivamente eventual, y que llegado el caso debían servir para reembolsar los anticipos de garantía.

Por medio de las sumas transferidas y con el auxilio de la garantía de interés, se pagó el déficit de la nueva red. En otro cuadro, que también se inserta en el mismo lugar, se indica el origen de los capitales que han hecho frente a los déficits de las seis grandes Compañías. Por él se ve que las Compañías del Norte y de París-Lyon-Mediterráneo han podido cubrir el déficit de su red nueva con los superávits de la antigua; el Mediodía ha soportado más de las tres cuartas partes de ese déficit, Orleans más de la mitad; el Este casi otro tanto; y el Oeste una cuarta parte, próximamente.

No debe olvidarse que los 506.867.000 francos pagados por el Estado en concepto de garantía de interés constituían anticipos que daban interés y debían reembolsarse lo más tarde al terminar las concesiones. Se comprende, por lo tanto, que las cargas soportadas por las Compañías hayan paralizado la progresión ascendente de los dividendos.

Las Convenciones de 1883

En estas convenciones, de importancia especial en la historia ferroviaria francesa, porque han regulado la vida de aquellos ferrocarriles durante muchos años y en época contemporánea, deben considerarse tres aspectos distintos, que aunque íntimamente enlazados, responden cada uno a una modalidad diferente, enfocando las relaciones entre las Compañías y el Estado desde un punto de vista diverso.

Aparte de dichas convenciones existen las leyes que las han aprobado y las declaraciones escritas de las Compañías respecto a las tarifas.

Las seis leyes que aprobaron otras tantas convenciones celebradas con cada una de las Compañías, llevan la misma fecha, la del 20 de Noviembre de 1883, y se publicaron también al mismo tiempo en el *Journal Officiel* al día siguiente 21. Estas leyes, absolutamente semejantes, comienzan por aprobar las convenciones celebradas con las Compañías, a la que cada una afecta, incorporan a la red de interés general algunas líneas de interés local, reservando para su fijación, por medio de de-

cretos, las cantidades con que deben contribuir a su construcción los departamentos interesados, y clasifican en algunas de ellas varias líneas de interés general, como sucede en la celebrada con el Norte. Se previene después que todos los años se fijará en la ley de presupuestos la suma destinada a los trabajos complementarios y que todo nuevo contrato que comprometa el concurso financiero de la Compañía en la construcción y explotación de las líneas ha de ser forzosamente aprobado por una ley. El derecho de registro de las convenciones se reduce a una cantidad fija de tres francos. Finalmente, se dispone que cualquier diputado o senador que ejerciendo su mandato acepte las funciones de administrador de una gran Compañía, quedará por este solo hecho entendido que renuncia a su acta y se somete a la reelección; pero si un administrador de una de esas grandes Compañías es elegido diputado o senador, puede desempeñar conjuntamente las funciones de su cargo y de su mandato.

La extraordinaria importancia que, como ya hemos dicho, tienen las convenciones de 1883, obliga a darlas a conocer íntegramente; pero como las diferencias entre todas ellas son muy escasas y no afectan en nada a la esencia del régimen que establecen, porque derivan solamente de algunas necesidades o circunstancias especiales de cada Compañía, nos limitaremos a traducir textualmente una de ellas, la celebrada con la Compañía de París-Lyon-Mediterráneo, que es la primera de todas por orden cronológico, la que sirve como de modelo a todas las demás, y finalmente, la que se aplica a un número mayor de kilómetros, porque esa Compañía es la que posee la red más extensa en Francia.

La convención con la Compañía de París-Lyon-Mediterráneo es de 26 de Mayo de 1883 y está completada con otra adicional de 9 de Julio del mismo año. A continuación la insertamos, traduciendo textualmente la mayor parte de sus artículos y dando extractados aquellos que no afectan en nada al régimen que por ellas se establece.

Convención con la Compañía P.-L.-M.

Artículo 1.° El ministro de Obras públicas, en nombre del Estado, concede a la Compañía ciertas líneas:

1.° A título definitivo.

2.° A título eventual y bajo reserva de la declaración de utilidad pública que habrá de pronunciarse. La Compañía se compromete, además, a aceptar las concesiones que se le otorguen hasta una cantidad de 600 kilómetros, próximamente, de líneas que se designarán de común acuerdo entre las partes contratantes, *o mejor, que se designarán por el Gobierno*. (Convención de 9 de Julio.)

Arts. 2.°, 3.° y 4.° Se refieren al abandono o a la incorporación de ciertas líneas.

Art. 5.° Para todas las líneas objeto de la presente convención terminará la concesión, como para las líneas que componen la red actual, el 31 de Diciembre de 1958.

Art. 6.° El gasto de construcción de las líneas designadas en el artículo 1.° quedará a cargo del Estado. Sin embargo, la Compañía contribuirá a los gastos de la superestructura, a razón de 25.000 francos por kilómetro, y, además, aportará por su cuenta el material móvil y el material, el mobiliario y equipo de las estaciones.

La Compañía construirá o terminará en el orden que se indique por la administración superior las obras de todas esas líneas, incluyendo las de ensanche y modificación de las estaciones de empalme con las líneas que le pertenecen actualmente por cuenta del Estado. A este efecto, y si el Estado lo solicita, hará todos los anticipos de fondos necesarios. *En el caso de que el Gobierno quisiese renunciar al beneficio de esta disposición debería prevenir a la Compañía con seis meses, por lo menos, de anticipación.* (Convención de 9 de Julio de 1883.)

Los gastos que ha de reembolsar el Estado, y que comprenden los gastos generales, los gastos de personal y el interés de los capitales durante la construcción, no podrán, salvo las excepciones motivadas por circunstancias de fuerza mayor o por el carácter aleatorio de ciertos presupuestos, como adquisición de terrenos, construcción de túneles, agotamientos excepcionales, consolidación o saneamiento de trincheras y terraplenes, etc., exceder de los máximos, que se fijarán de común acuerdo entre el Estado y la Compañía, después de aprobados los proyectos de construcción. En caso de desacuerdo, sea sobre la fijación del máximum, sea sobre las consecuencias de las excepciones antes designadas, se resolverá por medio de arbitraje.

El Ministro de Obras públicas se reserva en todos los casos la facultad de hacer ejecutar los trabajos por los ingenieros del Estado en el caso de que no pudiese aceptar las evaluaciones de la Compañía.

Art. 7.° Cuando se entreguen a la Compañía las líneas determinadas en el artículo 2.°, se procederá a un reconocimiento por ambas partes y a una evaluación sobre las obras necesarias para su reparación. En caso de desavenencia sobre la designación o evaluación de esas obras, se determinarán por arbitraje. Esas obras serán ejecutadas por la Compañía por cuenta del Estado.

Art. 8.° La Compañía se reembolsará de sus anticipos por el pago anual, que le será hecho por el Estado, del interés y la amortización de los empréstitos que ella haya efectuado para subvenir a los gastos hechos, en conformidad con lo dispuesto en los artículos 6.° y 7.°

La cifra de esta anualidad se fijará para cada ejercicio conforme al precio medio de las cotizaciones de la totalidad de las obligaciones emitidas por la Compañía en ese ejercicio. El precio medio se determinará deduciendo el interés vencido el día de la venta de los títulos, y contando todos los impuestos que gravan o gravarán esos títulos por cuenta de las Compañías y todos los demás gastos accesorios que la Compañía justifique.

Las cantidades gastadas durante un ejercicio tendrán derecho, durante el mismo, a un interés al tanto por ciento efectivo del empréstito desde 1.° de Julio a 31 de Diciembre, sea cualquiera la época del año en que se realicen las obras.

El total de la anualidad de cada ejercicio se determinará para el 31 de Diciembre, y la Compañía tendrá derecho, sin necesidad de solicitarlo, a los intereses al tanto por ciento efectivo del empréstito del total de la anualidad, y desde 1.° de Enero hasta el día en que efectivamente se le abone, si no se hace ese pago en todo el mes de Enero.

Además de esa anualidad, el Estado reembolsará cada año a la Compañía los gastos de servicios de las obligaciones emitidas por ella para crear los recursos necesarios para la construcción de las líneas concedidas por la presente convención; estos gastos se abonarán a 0,10 francos por obligación en circulación y por año.

Art. 9.° Las líneas designadas en el artículo 1.° se ejecutarán dentro de ciertos plazos. (Este artículo no es aplicable, porque la ley de Presupuestos determina cada año la marcha de las obras. Dos de sus cláusulas quedan en vigor.) La Compañía no podrá ser obligada a entregar anualmente a la explotación más de 200 kilómetros de línea cuya infraestructura haya ella construído o terminado.

En el caso de que por culpa de la Compañía no se cumpliesen los plazos de ejecución determinados en el presente artículo en una o varias líneas, la participación en la construcción impuesta a la Compañía en el artículo 6.°, se aumentará en 5.000 francos por kilómetro y por año de retraso. No se considerarán como culpa de la Compañia los retrasos que fuesen consecuentes de dificultades que encontrase para realizar los fondos necesarios para la ejecución de las obras a causa de la situación del mercado financiero comprobada por el Gobierno.

Art. 10. Las líneas añadidas a las concesiones de la Compañía por los artículos 1.°, 2.° y 3.° de la presente convención y las que constituyen hoy su antigua y nueva red, formarán un total que se regirá por el pliego de condiciones actualmente en vigor, y para el cual no habrá en adelante más que una cuenta única de ingresos y gastos de la explotación. Entre estos últimos se comprenderán especialmente los abonos de la Compañía para la caja de retiros, los impuestos, los gastos de inspección y las indemnizaciones por accidentes, pérdidas, averías e incendios.

Los resultados de la explotación de los ferrocarriles de pequeña y gran cintura de París en la parte que corresponde a la Compañía París-Lyon-Mediterráneo continuarán añadiéndose a la cuenta de explotación de la Compañía.

También se comprenderán en la cuenta anual de la explotación las cargas que resulten de los compromisos de toda especie, que la Compañía puede contraer con el asentimiento del ministro de Obras públicas, con los concesionarios de ferrocarriles que enlacen con sus líneas o tengan correspondencia con ellas, y los resultados de todo contrato de correspondencia por tierra, por agua o por ferrocarril autorizado por el ministro (Convención de 9 de Julio).

Art. 11. Los artículos 6.°, 7.° y 8.° de la convención de 3 de Julio de 1875 relativos a la garantía de interés, se reemplazarán, a partir de 1.° de Enero de 1884, por las disposiciones siguientes:

Del producto líquido que resulte de la cuenta única de explotación de que se ha hablado, la Compañía retirará:

1.° Las cargas efectivas (intereses, amortización y gastos accesorios) de las sumas tomadas por ella a préstamo, deduciendo las anualidades pendientes de aquel ejercicio representando subvenciones y saldos a la Compañía:

a) Por el rescate, construcción y habilitación de las líneas explotadas o que han de construirse, que constituían su red antigua actual, aumentada con las líneas determinadas en el artículo 3.°, y todos los gastos debidamente justificados en las condiciones previstas por el decreto de 6 de Junio de 1863 y las convenciones en vigor.

b) Por el pago de la participación prevista en el artículo 6.°, *comprendiendo el material* (Convención de 9 de Julio de 1883).

c) Por las obras complementarias que se construyan, en cualquier época, en la totalidad de la red definida por el artículo 10, conforme a los proyectos aprobados por el ministro de Obras públicas.

2.° Una cantidad de 44 millones de francos.

El exceso se aplicará a cubrir hasta donde sea encesario la garantía concedida por el Estado por

las cargas efectivas de las cantidades tomadas a préstamo por la Compañía, deduciendo las anualidades percibidas en concepto de subvención por la construcción y habilitación de las líneas explotadas, o por abrir a la explotación, que compone su nueva red actual, sin que el capital garantizado pueda exceder de 626 millones de francos, o 649 si la línea Gap a Briançon se prolonga hasta la frontera de Italia.

La cuenta de establecimiento de las redes actuales de la Compañía se fija a un tanto alzado el 31 de Diciembre de 1882, sin descontar las subvenciones, tanto para la aplicación de la garantía de interés, como para la participación en los beneficios, determinada por el artículo 13 en:

Francos para la antigua red.. ..	2.607.960.540,71
— — nueva red	728.634.259,78
TOTAL	3.336.594.800,49

sin incluir 14.170.271,38 francos por aprovisionamientos.

Art. 12. Cuando el Estado haya pagado como garantía todo o parte de una anualidad garantizada se reembolsará en la siguiente forma con interés sencillo al 4 por 100:

Cuando el producto líquido de la explotación, deduciendo las cantidades retiradas conforme a lo dispuesto en el artículo precedente, exceda del interés y amortización garantizados, el exceso corresponderá al Estado en cualquier año que se produzca, restándolo de su crédito.

Al término de la concesión, o en caso de rescate, si el Estado es acreedor de la Compañía, el total de su crédito se compensará hasta la cantidad correspondiente con la suma debida a la Compañía por la adquisición, si a ella ha lugar, de su material móvil, con arreglo al artículo 36 del pliego de condiciones.

Art. 13. El artículo 11 de la convención de 31 de Diciembre de 1875, que se refiere a la participación de los beneficios, queda sustituído con la disposición siguiente:

Del producto líquido que resulte de la cuenta única de explotación de que se ha hablado en el artículo 10 de la presente convención, la Compañía separará:

1.º Las cargas efectivas (intereses, amortizaciones y gastos accesorios) de las cantidades tomadas a préstamo, o mejor, *de las cantidades gastadas* (Convención de 9 de Julio) por ella, con deducción de las anualidades vencidas en el ejercicio por subvenciones y saldos a la Compañía:

a) Para el rescate y la construcción y para la constitución de los aprovisionamientos efectivos, dentro de los límites de un máximum de 40 millones de francos de las líneas explotadas, o que han de abrirse a la explotación, que constituyen su red antigua y su red nueva actual, aumentadas con las líneas determinadas en el artículo 3.º, y todos los gastos debidamente justificados en las condiciones previstas en el decreto de 6 de Junio de 1863, y en las convenciones en vigor.

b) Para el pago de la participación prevista en el artículo 6.º, *comprendido el material* (Convención de 9 de Julio).

c) Para las obras complementarias que se hubiesen de ejecutar, en cualquier momento, en la totalidad de la red definida en el artículo 10, conforme a proyectos aprobados por el ministro de Obras públicas.

2.º Los reembolsos que la Compañía pudiese tener que hacer aún al Estado en ese ejercicio, conforme a las prescripciones del artículo 12.

3.º Una suma de 60 millones de francos.

El resto se repartirá a razón de dos tercios para el Estado y un tercio para la Compañía.

Art. 14. En cada una de las líneas designadas en el artículo 1.º de la presente convención, el número de trenes en cada sentido que la Administración superior podrá exigir de la Compañía, se fijará a razón de uno por cada 3.000 francos de producto kilométrico local, es decir, de producto calculado conforme a los productos de viajeros y mercancías procedentes o con destino a una estación de esta línea, sin que este número pueda ser inferior en ningún caso a tres.

No se podrá exigir ninguna circulación de trenes en una de esas líneas, desde las diez de la noche hasta las seis de la mañana, mientras que el producto local no haya llegado a 15.000 francos por kilómetro, a menos de que el Estado no tome a su cargo todos los gastos suplementarios que impondría a la Compañía la creación de un servicio de noche.

Art. 15. En el caso en que el Estado suprimiese el recargo establecido por la ley de 16 de Septiembre de 1871 sobre los impuestos de gran velocidad en los ferrocarriles, la Compañía se compromete a reducir las tarifas aplicables a los viajeros que paguen por la tarifa ordinaria, en el 10 por 100 para la segunda clase, y en el 20 por 100 para la tercera, o conforme a cualquier otra fórmula equivalente, decidida de acuerdo entre las partes contratantes. En caso de rescate en un período de menos de cinco años después de esta reducción, se añadirá al total de la anualidad del rescate la pérdida que resulte de esta medida, tomando por base los productos netos de viajeros en el año que haya precedido a la reforma.

Si el Estado hace ulteriormente nuevas reducciones en el impuesto, la Compañía se compromete, además, a hacer una reducción equivalente en las tarifas de viajeros; sin embargo, no quedará obligada a este nuevo sacrificio, hasta que haya vuelto a alcanzar, en concepto de viajeros, en la red actualmente explotada, los productos netos que obtenía antes de la primera reducción.

La Compañía no quedaría obligada a mantener esas reducciones, si el Estado, después de reducir los impuestos de gran velocidad, volviese a restablecerlos en una forma cualquiera en totalidad o en parte.

Art. 16. Hasta 1.º de Enero siguiente a la terminación de la totalidad de las líneas comprendidas en el artículo 1.º de la presente convención, los gastos de explotación, los intereses y la amortización de los gastos a cargo de la Compañía para la construcción de esas líneas y de las comprendidas en la convención de 3 de Julio de 1875, serán pagados por medio de los productos de las secciones de esas líneas que se abran, sucesivamente, a la explotación.

En caso de insuficiencia, la Compañía tendrá la facultad de llevarlos a la cuenta de primer establecimiento (Convención de 9 de Julio de 1883).

Art 17. Si el Gobierno ejercita el derecho que se le reserva por el artículo 37 del pliego de condiciones, de rescatar la concesión entera, la Compañía podrá pedir que toda línea que lleve menos de quince años en explotación sea tasada, no por su producto líquido, sino conforme al precio real de primer establecimiento, *es decir, según lo que la Compañía haya gastado realmente para su construcción* (Convención de 9 de Julio de 1883).

Además de la anualidad establecida en el artículo 37 del pliego de condiciones, la Compañía tendrá derecho al reembolso de los gastos complementarios distintos a los del material móvil, ejecutados por ella *y a su cargo* (Convención de 9 de Julio de 1883), con la aprobación del ministro de Obras públicas, en todas las líneas de su red, conforme a las disposiciones del artículo 11, salvo deducción de 1/15 por cada año transcurrido, desde que se cerrase el ejercicio en el que se hayan ejecutado las obras.

Art. 18. Los derechos que la Compañía debe pagar al Estado por gastos de visita, de vigilancia, de recepción de obras e inspección de las nuevas líneas, por todas las líneas designadas en el artículo 1.º, no serán exigibles más que por las líneas en explotación, a partir de 1.º de Enero siguiente a la apertura de cada línea.

Art. 19. Este artículo se refiere al derecho de timbre, que debe cobrarse según el tipo fijo de tres francos.

EXTRACTO DE LAS CONVENCIONES CON LAS RESTANTES COMPAÑIAS

Como ya hemos dicho, las convenciones celebradas con las otras Compañías son casi iguales a ésta y sus diferencias no se refieren al fondo del sistema ni aun a la estructura de las convenciones, sino a puntos concretos que se presentan especialmente en cada una de ellas.

En las celebradas con las Compañías de Orleans, Norte, Mediodía y Este, el Estado cede a esas Empresas algunas líneas de su red, mediante cambios por otras en la convención con la Compañía de Orleans.

En lo relativo a construcción de nuevas líneas, se estipula con la Compañía de Orleans que esos gastos correrán a cargo del Estado, contribuyendo la Compañía con 40.000.000 de francos a los gastos de construcción de la línea de Limoges a Montauban, y si esos gastos no llegasen a la cantidad indicada, el exceso se entregaría al Tesoro, dentro de los seis meses siguientes a la apertura de la línea; además, la Compañía contribuye a los gastos de la superestructura de las líneas en la misma forma que se ha visto en la Compañía de París-Lyon-Mediterráneo. De la infraestructura se encarga el Estado, que terminará tal vez la superestructura en las líneas en que la haya comenzado, salvo estipulación en contrario. El anticipo de fondos se hace en la misma forma que en París-Lyon-Mediterráneo.

Si en lo referente a todas las estipulaciones de carácter fiscal no se encuentra nada que merezca citarse especialmente como novedad en las convenciones celebradas con todas las demás Compañías, conviene, sin embargo, decir algo sobre la materia de tarifas en la que las relaciones del Estado con las Compañías de Orleans y el Oeste creaba situaciones especiales a que se atendió en las convenciones respectivas.

La Compañía de Orleans, según el artículo 16 de su convención, concede a la Administración de los ferrocarriles del Estado o a las que las sustituyan, la facultad de establecer hasta París las tarifas de viajeros y mercancías procedentes o con destino a su red, sin que el precio de cada transporte pueda ser, sin embargo, menor que el percibido por la Compañía para el mismo transporte desde la estación de empalme a París o viceversa.

El precio total de esos transportes de o para París, se repartirá entre las dos Administraciones a prorrata del número de kilómetros recorridos por sus redes respectivas.

El reparto del tráfico entre las líneas de la red del Estado y las de la Compañía de Orleans se regulará sobre las bases siguientes:

El tráfico de viajeros y mercancías se hará por el itinerario más corto, teniendo, sin embargo, en cuenta los desniveles superiores a 15 milímetros por metro y la transmisión de una red a la otra.

Lo mismo se hará para los viajeros y mercancías que teniendo su punto de partida o de destino en la red de Orleans o en la del Estado, pudiesen en su trayecto emplear otras vías extrañas.

La Compañía de Orleans se compromete a no aplicar en un itinerario cualquiera, tarifas que tengan por efecto desviar el tráfico del itinerario a que corresponda en virtud de las reglas anteriores.

También se compromete a no subvencionar directa ni indirectamente servicios por correspondencia, por tierra o por agua, que tengan por efecto desviar el tráfico de las líneas a que corresponda.

El Ministro de Obras públicas, a nombre del Estado, se compromete por su parte a seguir las mismas reglas y a imponerlas a las Empresas que pudiesen sustituir más tarde a la Administración de ferrocarriles del Estado.

En caso de desacuerdo respecto a la ejecución de las cláusulas del presente artículo, se resolverá por medio de un arbitraje.

Las mismas disposiciones se aceptan en el artículo 16 de la convención de la Compañía del Oeste.

«CARTAS» DE LAS COMPAÑÍAS

Respecto a las «cartas» de las Compañías, tercer grupo de documentos que constituyen el nuevo sistema ferroviario, inaugurado en 1883, tampoco es preciso reproducirlas *in extenso*, bastando citar la de la Compañía de París-Lyon-Mediterráneo, a la que se ajustan casi por completo todas las demás.

En esta carta dirigida por la Compañía al Ministro de Obras públicas, con fecha 16 de mayo de 1883, la Compañía se obligaba a modificar, es decir, a reducir sus tarifas de pequeña velocidad. Este compromiso no se insertó en la misma convención para evitar la necesidad de que se tuviesen que ratificar por una ley todas las modificaciones de tarifas. El Gobierno había creído que no incluyendo en la ley ninguna disposición sobre este particular conservaba mayor autoridad en la cuestión de tarifas.

Las reducciones de las tarifas, que fueron de un 7 a un 15 por 100, alcanzaron hasta un 25 y un 50 por 100 en algunos casos, como por ejemplo, en el transporte de ganados. La Compañía se ponía a disposición del Ministro para modificar cualquier combinación de precios que pudiese alterar las condiciones económicas que resultaban del régimen aduanero, con la única reserva de que se tratase de mercancías que no pudiesen ser exportadas a un precio más bajo por otros medios de transporte. La Compañía se declaraba también dispuesta a elevar, si era necesario, de ocho a diez toneladas el límite del peso de los coches correos transportados gratuitamente.

POLÍTICA FERROVIARIA REPRESENTADA POR LAS CONVENCIONES DE 1883

Copiada textualmente alguna de las convenciones y resumidas todas de modo que den clara idea del nuevo régimen establecido por ellas, conviene resumir toda la política ferroviaria que representan, para dar una idea de conjunto de la situación más característica de cuantas han pre-

sentado los ferrocarriles en Francia, cuyo interés se acrecienta aún más por tratarse del régimen al que han estado sometidos en la época contemporánea.

Las convenciones se refieren a cuatro puntos distintos:

1.° Concesión de nuevas líneas o incorporación de las ya existentes o explotadas.

2.° Construcción de las líneas y evaluación de los gastos.

3.° Compenetración de las nuevas líneas con las antiguas en explotación y determinación del interés de los gastos de primer establecimiento y del modo de calcular la garantía de interés.

4.° Participación eventual del Estado en el producto líquido y derecho de rescate y de incautación de las líneas.

La construcción de la tercera red queda asegurada porque casi todas las líneas del *Gran Programa*, construídas ya en 1879 o por construir aún, se reparten entre las seis grandes Compañías por el mismo plazo de sus concesiones. Algunas líneas construídas y explotadas por el Estado, las cede éste a las grandes Compañías, otras se cambian entre la de Orleans y la red del Estado, que extiende así sus medios de tráfico, y finalmente, cinco Compañías se comprometen a aceptar las concesiones que se les hagan hasta un cierto número de kilómetros.

Las Compañías toman a su cargo una parte de los gastos de primer establecimiento de la nueva red. Cinco de ellas contribuyen a los gastos de la superestructura a razón de 25.000 francos por kilómetro, y además, proveen todo el material móvil y el material mobiliario y equipo de las estaciones por una cantidad que asciende a otros 25.000 francos por kilómetro, de modo que las Compañías soportan la cuarta parte del coste kilométrico, que se evalúa en 200.000 francos. El Norte adopta otro sistema, y en lugar de contribuir a los gastos de la superestructura, pone a disposición del Estado una cantidad fija de 90.000.000 de francos, que según el cálculo medio del coste kilométrico que se acepta, representa los gastos de primer establecimiento de los 425 kilómetros que se le encomiendan. La de Orleans promete, además, una subvención de 40.000.000 de francos para la terminación de la línea de Limoges a Montauban.

En el apéndice estadístico se da la nueva distribución de la red en 1.° de Enero de 1884.

La red francesa de interés general tenía, como se deduce de esa estadística, una longitud total, en 1882, de 36.749 kilómetros, de los que 26.336 estaban en explotación. Después de aprobadas las convenciones de 1883, la longitud total de las redes de las grandes Compañías era de 35.418 kilómetros. La red del Estado cedió 1.084 kilómetros a la Compañía de Orleans, recibiendo en cambio de ésta 443 kilómetros, que con 342 que ya explotaba provisionalmente y quedaron incorporados, dan una disminución de 299 kilómetros y un total de 2.323 para su red. Incluyendo las pequeñas Compañías, la totalidad de la red de interés general a fines de 1883 alcanzaba a 37.752 kilómetros, a los que había que añadir 4.583 de líneas ya estudiadas que aún no se habían declarado de utilidad pública, o sea un total de 42.335 kilómetros, de los que a fines de 1883 había 28.047 en explotación, aparte de 240 kilómetros de ferrocarriles industriales.

Los gastos de primer establecimiento de toda la red se elevaban en 1882 a 12.199.971.000 francos, distribuídos en la siguiente forma:

Parte del Estado en obras, subvenciones, etc..........	3.142.618.000
Parte de los departamentos y municipios en subvenciones.	86.287.000
Idem de las Compañías..............................	8.971.066.000

El Estado participaba, por lo tanto, en los gastos totales de primer establecimiento, por algo más del 25 por 100 y las Compañías por algo más del 73. Los gastos de primer establecimiento de las líneas en explotación de las grandes Compañías, excepto la línea del Mont-Cenis, se elevaban

a 8.290.000.000, de los cuales 1.503.000.000, o sea el 18 por 100, habían sido cubiertos por las subvenciones del Estado.

Los gastos para la realización del programa de las convenciones de 1883 se calcularon en cifras redondas en 2.500.000.000 de francos, e incluyendo los 277.000.000 de material que debían aprontar las Compañías, se elevaban a 2.777.000.000, de los cuales las Compañías tomaban a su cargo 607.000.000, o sea el 22 por 100, y los departamentos, municipios y particulares contribuían con 48.000.000, o sea el 1,7 por 100. El resto, 2.119.000.000, o sea el 76,3 por 100, quedaba a cargo del Estado.

Según las convenciones, las Compañías se comprometían a anticipar esos 2.119.000.000 de francos que debían reembolsarse con sus intereses y amortización en anualidades repartidas por toda la duración de las concesiones. Como el presupuesto del Estado quedaba así directamente interesado en la buena marcha de las obras, las leyes que aprobaron las convenciones establecieron que se fijaran cada año por la ley de presupuestos las obras nuevas que debían ejecutarse; pero indicándose en aquéllas el máximum de gastos que las Compañías deberían hacer. Esta cláusula, muy importante, protegió a las Compañías contra exigencias que amenazaban comprometer su crédito y les permitió oponerse con fundamento a la presión de electores y diputados que reclamaban la terminación urgente de las líneas que se les habían prometido.

Las convenciones de 1883 establecieron también que respecto a las Compañías que tuviesen una deuda de garantía, el reembolso de la deuda disminuiría en la parte correspondiente los anticipos que había de hacer el Estado. Disminuyendo a proporción las anualidades por esas cantidades debidas se aligeraba notablemente la situación del presupuesto, medida financiera que imponían las desfavorables circunstancias en que en este orden de cosas se encontraba Francia en aquel momento.

En el apéndice estadístico se incluye un cuadro que da la situación de la deuda de garantía en 31 de diciembre de 1882.

Las Compañías del Norte y de París-Lyon-Mediterráneo no habían reclamado nunca hasta entonces la garantía de interés. La línea del Ródano al Mont-Cenis, explotada por esta última Compañía, formaba una red particular a la que no afectaban en nada las convenciones de 1883. A la Compañía del Oeste, cuya situación era ya entonces la más crítica de todas, se le había hecho por el Estado una quita de 80.000.000; pero a pesar de eso habían las Compañías de reembolsar desde 1884, 553.510.106 francos. La deuda de cada una, descontando los reembolsos hechos en 1883 y antes de las convenciones, era la siguiente:

	Francos.
Este	150.636.552
Oeste	160.000.000
Orleans	205.398.881
Mediodía	87.474.673
Total	553.510.106

El Estado aplicaba así sus créditos a la ejecución de nuevas obras. La cuestión estaba en saber si las Compañías podrían hacer esos reembolsos por medio de los excedentes de sus productos o si se verían obligadas a recurrir al préstamo. En este último caso las cargas que de ello resultarían aumentarían los anticipos previstos por la garantía; pero de todos modos, esos pagos de garantía conservarían su carácter de anticipos con interés.

Todas estas nuevas disposiciones son hasta cierto punto una aplicación modificada con arreglo a las circunstancias del principio establecido en la ley de 1842. El Estado, en virtud de una ley que

no se podía derogar, debía ejecutar nuevas obras de ferrocarriles soportando la mayor parte del gasto, y en principio hace que esas obras las construyan por su cuenta las Compañías, que al mismo tiempo deben proporcionar los capitales en los primeros tiempos, mientras que en los principios de los ferrocarriles el Estado había construído por sí mismo las líneas o los había encomendado a las Compañías mediante el pago de subvenciones. A veces había incluso buscado el medio de sustituir esas subvenciones. Las convenciones de 1883 relativas a los anticipos por las Compañías tenían el mismo objeto que el sistema de la garantía de interés creado en 1857. Si en 1883 no consiguió el Estado, como en 1859 lo había conseguido para la segunda red, imponer a las Compañías la totalidad de los gastos de establecimiento, comprometiéndose solamente a pagar una garantía de interés, era sencillamente por ser muy inferior el rendimiento de la tercera red y porque en 1883 el Estado no era independiente para tratar con las Compañías, porque estaba obligado por leyes anteriores a construir esa red.

En cuanto a la totalidad de las líneas nuevas de la antigua red, desde el punto de vista de los gastos de explotación y del servicio de los intereses y amortización, se continuó aceptando el espíritu de las antiguas convenciones, decidiéndose a destinar a las necesidades de las nuevas líneas los excedentes de las antiguas.

Ya se ha dicho que al firmarse las convenciones de 1883 sólo la Compañía del Oeste reclamaba la garantía de interés para las líneas de su nueva red, como lo prueba otro cuadro que se incluye en el apéndice estadístico.

Es interesantísimo comparar los resultados que se consignan en dicho cuadro con los cálculos hechos por anticipado sobre la misma materia. En efecto, cuando en el presupuesto de 1865 debió abrirse por primera vez un crédito de 33.000.000 de francos para pago de garantía de intereses, el director general de ferrocarriles, puentes y caminos, M. de Franqueville, calculó por probabilidades las garantías futuras deduciendo que el excedente de gastos de explotación aumentaría anualmente en un 2 por 100 hasta 1875 y en 1 $^{1}/_{2}$ hasta 1885; pero que en el ferrocarril del Mediodía el incremento variaría del 4 al 5 por 100 de 1865 a 1875. Según sus cálculos, los anticipos de garantía llegarían en 1872 a la cifra máxima de 48 a 50.000.000, y bajarían a 34.000.000 en 1875, para cesar por completo en 1884, comenzando el período de reembolso en 1885.

La ley de 11 de Julio de 1866 atribuyó la nuda propiedad de los ferrocarriles a la Caja de amortización, cuyos fondos se componían del producto del impuesto del 10 por 100 sobre los transportes, de las cantidades procedentes de la participación del Estado en los beneficios de las Compañías y de los reembolsos eventuales de los anticipos de garantía y de sus intereses al 4 por 100. En cambio esta Caja estaba encargada de hacer el anticipo de las cantidades que el Estado se había comprometido a pagar en concepto de garantía y que hasta entonces habían figurado en el presupuesto extraordinario del Ministerio de Obras públicas.

La guerra de 1870 cambió toda esta organización. Una ley de 16 de Septiembre de 1871 descargó a la Caja de amortizaciones de este servicio y llevó de nuevo un crédito especial al presupuesto de Obras públicas, y las garantías de 1871 y 1872 se pagaron con las anualidades destinadas al servicio financiero de las obligaciones que las Compañías estaban autorizadas a emitir hasta la cantidad correspondiente. Además, como el Estado no pagó más que una cantidad a cuenta, que representaba el 85 por 100 del total de la garantía solicitada por las Compañías, y como el saldo definitivo de las cuentas no se hacía muchas veces hasta cuatro o seis años después, en 1883 el Estado no había pagado aún los saldos de varios años anteriores, y esto explica por qué la deuda de garantía acumulada hasta fines de 1882, es decir, las cantidades anticipadas realmente por el Estado con sus intereses, no coinciden con el total de los déficits anuales que figuran en el cuadro a que nos referimos deduciendo los reembolsos efectivos.

La verdadera situación de la deuda de las Compañías es, por consiguiente, la que se dió antes.

En cuanto a reembolsos, la única que los había hecho y en cantidades insignificantes era la Compañía del Mediodía que había pagado 330.668 francos en 1867; 41.059 en 1868, y 276.784 en 1871. La Compañía del Este en los años 1881 y 1882 había podido reembolsar 3.664.446 francos. La Compañía de Orleáns, de 1880 a 1882 había reembolsado 22.931.807 francos, y la del Mediodía en ese mismo tiempo, 16.229.934 francos. El total de los reembolsos se elevaba a 9.815.299 francos en 1880, a 19.630.836 francos en 1881 y a 13.372.062 francos en 1882. Los pagos por garantía deduciendo de ellos los reembolsos hechos, no se elevaban, por lo tanto, en 1880 para todas las líneas, comprendiendo la del Ródano al Mont-Cenis, más que a 6.799.671 francos. En cambio, en 1881 y 1882 los reembolsos excedieron a los pagos por garantía.

En 1883, cuando se estaba en inteligencias con las grandes Compañías, la del Oeste era la única que solicitaba la garantía y sus peticiones habían disminuído considerablemente en 1882 y en 1883. En cuanto a la línea del Ródano al Mont-Cenis, exigía anualmente un suplemento fijo de 1 a 2.000.000.

En vista de esos resultados, el Ministro de Hacienda, M. Tirard, al hacer el presupuesto de 1883, evaluó en 26.500.000 francos los reembolsos correspondientes al ejercicio de 1882 y en 25.500.000 francos los del ejercicio de 1883; pero esta diferencia no le preocupó porque se consideraba que esta disminución en los productos netos de explotación era un fenómeno pasajero debido a la paralización de los negocios después del krach de 1882.

En resumen: no puede negarse, reconoce el mismo Kaufmann, que las previsiones del legislador de 1866, fundadas en los cálculos de M. de Franqueville, ya citados, fueron exactas, porque debe tenerse en cuenta la perturbación producida por la guerra de 1870 y los retrasos ocasionados con las concesiones de 1875. Podía ya, por consiguiente, decirse con razón que las Compañías no necesitaban en adelante la garantía de interés.

Fijando de un modo definitivo la deuda de las Compañías, se suprimía la distinción entre red antigua y nueva, y por lo tanto, debían afectarse a las tres redes los excedentes de productos de las líneas antiguas y aplicar el sistema, continuamente seguido, de cubrir el déficit eventual de las líneas nuevas con los productos netos de las antiguas. Lo que no se podía era incorporar a la red antigua todas las líneas de la que se había llamado nueva y sustituir sencillamente la segunda red por la tercera. Eso hubiera sido suprimir la garantía de interés aceptada antes por cincuenta años y olvidar los compromisos en favor de la tercera red, y respecto a los obligacionistas, hubiera constituído una medida arbitraria, que tendría como consecuencia desacreditar en el mercado los valores de ferrocarriles, comprometiendo gravemente el resultado que se esperaba de las nuevas convenciones, es decir, la ejecución del *Gran Programa*. Además, las Compañías, en virtud de las convenciones antiguas, tenían aún a fines de 1882, 1.046 kilómetros en construcción y debían construir otros 465 nuevos. Se suprimieron las cláusulas relativas al producto reservado y a la transferencia que limitaban las cargas de garantía del Tesoro y se estableció un sistema completamente distinto. Todo el producto neto se destinó a pagar en primer lugar los intereses de las obligaciones y se garantizó, efectivamente, a los accionistas un dividendo mínimo, en vez de asegurarles como antes un dividendo que se sacaba del producto reservado.

Antes, el exceso del producto reservado servía, con la transferencia y el producto neto de la segunda red, para cubrir toda la carga de las obligaciones, de la que el Estado garantizaba una parte.

Ahora, por el contrario, el producto neto íntegro forma en cierto modo un producto reservado para el servicio de interés y amortización de las obligaciones, quedando asegurado el dividendo mínimo de las acciones por medio de la garantía. El Estado, que antes sólo garantizaba a los accionistas de un modo indirecto, lo hace ahora explícitamente por un mínimo de beneficio que no excediese al interés normal del capital acciones en aquella época. Además, el Estado atiende por sí

mismo a los gastos de construcción de las nuevas líneas por medio de las anualidades que se comprometía a pagar por interés y amortización de una gran parte de los gastos de establecimiento.

Por lo que toca a la duración de la garantía del Estado, que hasta entonces se fijaba para todas las Compañías a fin del año de 1914, las nuevas convenciones no modifican nada respecto a las Compañías del Norte y París-Lyon-Mediterráneo, pero la prolongan hasta 31 de Diciembre de 1934, respecto a la Compañía del Este, y hasta 31 de Diciembre de 1935, para la del Oeste.

En las convenciones con la Compañía de Orleans y la del Mediodía no se dice nada respecto a la duración de la garantía, aun cuando se manifiesta formalmente que las nuevas estipulaciones reemplazan todos.los textos anteriores relativos a la garantía de interés.

Una sentencia del Consejo de Estado a que se llevó después la cuestión a petición de las Compañías, decidió que la garantía de interés se extendería en adelante a la duración de las concesiones, es decir, hasta fines de 1956 y 1960.

Materialmente el Estado no ha modificado su situación respecto a la garantía de interés más que desde el punto de vista de la duración, pero en cambio se ha descargado de los déficits de explotación de las líneas nuevas concedidas a las Compañías que, no solamente eran probables, sino que podían ya comprobarse en las secciones abiertas desde 1879.

Aunque el Tesoro garantizase como ya se ha dicho un dividendo mínimo a las acciones, las Compañías estaban interesadas en reducir todo lo posible los gastos de explotación, y de este modo el producto neto. no sólo aseguraría el servicio financiero del capital, sino que permitiría repartir a las acciones un dividendo superior al garantizado. Este era el mejor medio de obligar a las Compañías a hacer economías, mejorar su explotación y desarrollar el tráfico. Es verdad que se podía llegar al mismo resultado por medio de la garantía de interés, que no es más que un anticipo con interés que aplaza la época en que se disfruta de dividendos elevados. El mismo fenómeno se producía con las garantías de interés reguladas conforme al sistema de 1859. Confor-
me a las convenciones de 1883, la parte de producto neto que excede de las cantidades necesa-
rias para el servicio del capital y para el pago del dividendo mínimo debe ante todo destinarse
al reembolso de los anticipos de garantía.

En cuanto a los lazos que existían durante el período de construcción entre las líneas nuevas y
la cuenta general de explotación, se fundaban en el hecho de que estas nuevas líneas, consideradas
aisladamente, no podían dar más que déficit. Cuando se terminaba una sección, si se le añadía
inmediatamente a la totalidad de la red, era de temer que el déficit de explotación fuese aumen-
tando continuamente durante el período de construcción y que trajese como resultado el obligar a
solicitar la garantía de interés cada vez por mayores cantidades. Dada la situación financiera del
Estado era necesario hacer todo lo posible para librarse de esa contingencia. Si, por el contrario, no
se llevaban las líneas en construcción a la cuenta general, y si se añadía al capital de primer esta-
blecimiento el déficit de su explotación hasta que estuviesen completamente terminadas, las cargas
de intereses y de amortización de las obligaciones emitidas para la construcción de esas líneas se
aumentarían en lo sucesivo. También era de temer que las entregas por garantía fuesen más consi-
derables al fin de este período; pero podía, sin embargo, esperarse que el tráfico de esas nuevas
líneas y el aumentado de las antiguas redes contrabalancearían la mayor parte de esas cargas.
Además, había ya la costumbre, según las antiguas convenciones, de añadir al capital de construc-
ción los intereses devengados durante la misma y el déficit de explotación. Todas esas considera-
ciones, pero sobre todo la situación difícil por el momento de la Hacienda del Estado, hicieron que
se optase por el segundo procedimiento y que se crease una cuenta de explotación parcial para
todas las líneas que estaban en construcción. Todas las demás convenciones relativas al sistema
de contabilidad no ofrecen ninguna particularidad especial.

En cuanto a la participación del Estado en los beneficios, comienza éste por asegurar el reembolso de los anticipos de garantía, y una vez efectuado, se atribuye en los beneficios una parte mayor que la que le concedían las antiguas convenciones, rebajando el límite del dividendo máximo y atribuyéndose los dos tercios en vez de la mitad.

El derecho de incautación de las líneas por el Estado no sufrió modificaciones, pero en cambio el Estado quedó en algunos puntos sometido a nuevas disposiciones. Estos cambios son los siguientes:

1.° Durante un período de quince años el Estado, en caso de rescate, deberá reembolsar íntegramente las cantidades gastadas por las Compañías para la construcción de nuevas líneas: el período de quince años no comienza en la fecha de la concesión, sino de la apertura a la explotación.

2.° El Estado deberá pagar la totalidad de los gastos por las obras complementarias ejecutadas durante los quince últimos años que hayan precedido al rescate, deduciendo 1/15 por cada año transcurrido desde el cierre del ejercicio en que se haya realizado el gasto.

3.° En caso de rescate durante el período de funcionamiento de la garantía, se regulará la anualidad comprendiendo en el producto de los últimos años las cantidades satisfechas por el Tesoro.

Esta última disposición estaba exigida por la nueva reglamentación de la garantía; de otro modo, todo excedente superior a la cantidad necesaria para asegurar el servicio de las obligaciones hubiera sido compensado, en caso de rescate, con las anualidades a pagar a los accionistas en lugar de dividendos. Del mismo modo que se garantizaba a los accionistas un dividendo mínimo, se les garantizaba también por esta disposición, en cierto modo, un valor mínimo de sus acciones en caso de rescate. La primera de las tres estipulaciones indicadas, aplazaba lo bastante la época en que el Estado pudiera decidirse al rescate sin que resultasen para él condiciones demasiado desventajosas.

Las Compañías debían todavía construir 10.000 kilómetros, y se habían comprometido a terminar un máximum de 1.200 kilómetros por año, de modo que a contar de 1884 debían transcurrir diez años antes de que se terminase toda la red concedida; pero, además, por el momento, tanto el Gobierno como el Parlamento estaban de acuerdo en declarar que después de haberse librado tan felizmente el Estado del peso del *Gran Programa,* no debía pensar de ningún modo en el rescate.

El punto saliente de las convenciones de 1883 era la reglamentación de los anticipos necesarios para la ejecución del *Gran Programa*. El Estado continuaba encargado de soportar la mayor parte del gasto, pero había conseguido poner en su lugar a las Compañías con todos los derechos y deberes de un empresario, con lo cual había logrado encontrar una forma de hacer menos pesada la carga y de evitarse el riesgo de que le aplastase.

Con este motivo se ha criticado mucho al Estado, diciendo textualmente que en las convenciones de 1883 se replegó como arrastrándose detrás del crédito de las Compañías, y hasta en una obra tan importante como el *Diccionario de Hacienda*, de M. Leon Say, dice textualmente M. Noel que «el Estado, que hasta entonces había prestado el auxilio de su crédito a las grandes Compañías, solicitaba a su vez el de aquéllas»; a esta acusación contesta Kaufmann defendiendo como siempre la política ferroviaria francesa, diciendo que «ese reproche pierde todo lo que tiene capaz de herir si se atiende a que las Compañías han conseguido procurarse los fondos necesarios para la construcción de las nuevas líneas en mejores condiciones que el Estado. Si, por consiguiente, éste se hubiera replegado verdaderamente tras el crédito de las Compañías, al hacerlo hubiera obrado muy prudentemente en interés de los contribuyentes, es decir, de la generalidad del país».

Examinando esta cuestión, sigue diciendo Kaufmann lo que a continuación copiamos:

Antes las Compañías solas se habían dirigido al público para la ampliación de la red de líneas francesas, y el Estado con su garantía de interés, es decir, con su propio crédito, había sostenido y consolidado en parte el de las Compañías. Después el Estado mismo, como empresario de ferrocarriles, se había dirigido al público, con el que había contado para una empresa que presentaba un carácter económico que en él no descansaba sobre las mismas bases que en las grandes Compañías: el Estado, en efecto, no podía ofrecer como prenda de sus empréstitos por ferrocarriles una hipoteca sobre líneas ya productivas; tenía que dar como garantía su crédito y, al mismo tiempo, garantizar el interés y la amortización de su empréstito cuando su crédito ya le servía para garantizar las obligaciones de las Compañías. Por las convenciones de 1883 el Estado se retiró de su papel de empresario, y dejando a las Compañías libres para dirigirse al mercado financiero, a fin de reunir los capitales necesarios, se limitó a su antiguo papel de garantizar el interés y la amortización de sus capitales.

No se debe olvidar que en adelante el Estado no construye por sí mismo las nuevas líneas, no las explota y no tiene que soportar los riesgos de la explotación, y las Compañías que vuelven a ser empresarias y concesionarias son las que deben tomar prestados los capitales que necesiten.

El Estado no tenía ya que garantizar los gastos de establecimiento de la tercera red, pero tenía que garantizar la carga directa de los intereses y de la amortización de una gran parte de esos gastos; el efecto era el mismo para el mercado financiero, y únicamente cambiaba que además del lazo que unía al Estado con las Compañías, había una parte de gasto cuya carga aceptaron las Compañías a fondo perdido y por la cual el Estado no tenía nada que reembolsar.

En cualquiera hipótesis, para ejecutar el *Gran Programa*, el Estado tenía que tomar prestado, y se trataba de saber cómo y a quién. Siempre sería el mercado financiero el que drenaría los capitales; pero, según la situación del que hace la emisión, los precios son muy variados, y en ciertas circunstancias la cuestión de saber si es el Estado el que pide miles de millones, sobre todo cuando está obligado a ello por una ley, o si son las Compañías privadas las que con la absoluta libertad de sus movimientos son las que deben proceder a una emisión, es de una importancia capital para la situación económica de un país. El Estado cuando se trata de colocación y de emisión, no debe únicamente atender a un interés presente inmediato (en el caso actual el de la terminación de la red); debe también colocarse en un punto de vista más elevado que le permita atender a la totalidad de los intereses del público. Si, por lo tanto, en circunstancias normales hay ya una diferencia esencial en que se haga un empréstito por el Estado o por las Compañías, la diferencia se acentúa todavía más cuando se trata de hacer un empréstito considerable en un momento de crisis. Este era el caso en el momento de firmarse las convenciones de 1883. El conocimiento de la situación financiera y económica de esta época es lo único que puede explicar las razones que han determinado estas convenciones.

Hemos examinado en otra parte—se refiere a un artículo publicado por el autor en 1884 sobre la situación financiera de Francia en el ejercicio de 1883 a 1884—la situación de la Hacienda pública. Citando los datos más importantes, resumiremos de una manera suficientemente clara la situación primera de esta época y las relaciones del Estado con el mercado.

El período de los superávits en el presupuesto había terminado con el año 1881; el superávit, evaluado en 79 millones en la cuenta provisional, resultó de 106.900.000 en la cuenta definitiva. Este superávit procedía de recursos extraordinarios, autorizados con demasiada facilidad, algunos de los cuales quedaron sin empleo. Pero la cifra de los ingresos normales, 2.166 millones, era inferior a la de los gastos ordinarios, 3.559. El ejercicio de 1882 había terminado con un déficit provisional de 32 millones, que se elevó en las cuentas definitivas a 42.500.000. En el ejercicio de 1883 el déficit presumible de 83 millones se redujo a 62.400.000. Además, las obras públicas, durante el período de 1878 a 1882 habían devorado un promedio anual de 621 millones de gastos extraordinarios, de modo que, sin contar los 706 exigidos por el servicio de la deuda consolidada, se estaba en 1883 en presencia de una deuda flotante de 1.073.100.000 francos, cuyos intereses gravaban el presupuesto ordinario en más de 28 millones. Los ingresos del Estado no habían disminuído; pero desde 1879 a 1881, en general por razones políticas y por intereses electorales, se habían hecho desgravaciones de impuestos de cerca de 222 millones, de los cuales 150 eran por reducciones en los impuestos sobre el azúcar y el vino. Por otra parte, los gastos permanentes se habían elevado en 154 millones, de modo que el equilibrio del presupuesto estaba roto, puesto que se había arrojado en uno de los platillos de la balanza una cantidad de 376 millones de francos.

Aunque conocía esta situación financiera, M. León Say, en su discurso de 26 de Julio de 1882 había tenido que evaluar en 7.900.000 los gastos que aún quedaban por hacer para la ejecución del *Gran Programa*.

La situación económica había cambiado. Los signos visibles del restablecimiento de la prosperidad de Francia habían provocado una especulación desenfrenada y un alza exagerada de la Bolsa. La desproporción se hacía aún mayor entre el dinero realmente disponible y la masa de los valores comerciales. Parecía inevitable una crisis.

El Estado había hecho muchas veces emisiones de 3 por 100 amortizable: primero, por la ley de 11 de Junio de 1878, por 439.878.547 francos de capital realizado; después, por la ley de 22 de Diciembre de 1880 y el decreto de 7 de Marzo de 1881 se anunció una segunda emisión que debía producir 1.000 millones de francos, y hacerse en varios plazos desde el 17 de Marzo de 1881 al 16 de Enero de 1882. A la primera emisión, a la cotización de 83,25 por 100, o sea, 416,25 francos por 15 francos de renta, se presentaron 300.000 suscritores, comprendidos por 528.500.000 francos de renta, cuando el Estado no tenía necesidad más que del 6 por 100 de esa suma. Pero el empréstito quedó en realidad casi totalmente entre las manos de los banqueros. Las emisiones siguientes se hicieron con menoss facilidad y hubo que recurrir a toda clase de expedientes para sacarlas en bien.

El precio de los reportes sobre las rentas se elevó a alturas desconocidas hasta entonces; el malestar del mercado era profundo y las peticiones de dinero se hicieron por todas partes apremiantes. Luchando con tales dificultades, el mercado no podía pagar los 200 millones, cuyo vencimiento iba a llegar para el 3 por 100 amortizable. La liquidación del 16 de Enero de 1882 apareció tan angustiosa que el Gobierno creyó que debía proporcionar un socorro a la plaza. Devolvió al mercado en forma de reportes una parte de las cantidades que no se podía evitar el solicitar, y de este modo hizo un primer anticipo de 53 millones.

Pero esta medida no podía ser más que un paliativo insuficiente. El 5 de Enero los valores habían comenzado a ceder: a fines de Enero, la Unión general se desplomó; el 3 por 100 amortizable, que un mes antes había cotizado a 85,50 francos, bajó a 79,80 y la renta perpetua al 3 por 100 bajó, de 84,25, a 78,65. El desastre de las cotizaciones llegó a ser tal, que la Bolsa de Lyon se encontró virtualmente cerrada.

Cuando el 30 de Enero el Gabinete Gambetta dejó lugar al Gabinete Freycinet, M. León Say volvió a ser ministro de Hacienda, y una de las preocupaciones dominantes del nuevo Ministerio debía ser la situación financiera del país.

Ciertamente, ninguna de las fuentes de la riqueza pública estaba agotada: ni la agricultura, ni la industria, ni el comercio, parecían alcanzados por el krach que provenía únicamente alcanzado de un agiotaje desenfrenado y que no había alcanzado más que a los valores de Bolsa y a los especuladores. Sin embargo, era fatal que se notase un cierto malestar industrial y comercial. Era también inevitable una depreciación en los valores inmobiliarios. De rechazo, el registro, el timbre y los derechos de sucesiones y transmisiones estaban condenados a bajar.

El Gabinete supo entrever las consecuencias de la crisis. Por eso la declaración leída a las Cámaras el 31 de Enero se expresaba en estos términos:

No puede en este momento tratarse por el Estado ni de conversión, ni de rescate de ferrocarriles, ni siquiera de emisión de renta amortizable. Debemos buscar los medios de restringir por algún tiempo los llamamientos al crédito público, «reclamando ampliamente el concurso de la industria privada». Por lo demás, todo debe combinarse de manera que no se perjudique la ejecución en los plazos determinados por las votaciones anuales del «programa» que las Cámaras han prometido al país

Esta declaración anunciaba ya las convenciones de 1883 en su idea fundamental (el concurso de la industria privada); pero aun transcurrió más de un año antes de que la necesidad de ese concurso fuese admitida por el Parlamento: la desorganización del mercado financiero francés era completa.

M. León Say, para salvar la plaza, elevó el préstamo en reportes a 165 millones de francos, a fines de Febrero de 1882. Estos reportes se rebajaron a 43 millones en Abril, y la operación no terminó completamente hasta el mes de Julio.

La cuestión más urgente, después de haber salvado el mercado, era la de saber con qué recursos se pagarían las obras públicas comprometidas. Cubrir el presupuesto de recursos extraordinarios de los ejercicios de 1881, 1882 y 1883, mediante los recursos de la deuda flotante, era recargar esta deuda, próximamente, en 2.000 millones de francos. *Una deuda flotante tan exorbitante*—decía la exposición de motivos del presupuesto de 1883—, *no puede ser considerada por el público más que como el prólogo necesario de un empréstito*. Entonces fué cuando M. León Say imaginó la famosa consolidación de la deuda flotante por medio de los recursos de la Caja de depósitos y consignaciones.

Crear títulos del 3 por 100 amortizable por 1.200 millones de francos y retirarlos de la circulación; tal era el plan del ministro, que sabía bien que la Caja de depósitos y consignaciones quedaba deudora de capitales y que la consolidación no era absolutamente nominal. Pero M. León Say no tenía posibilidad de elegir los medios para la liquidación indispensable. Conseguía así salvar la Bolsa y el mercado público de una nueva emisión de renta y regular los gastos extraordinarios de los años 1881 y 1882. En cuanto a las obras previstas para 1883, el ministro de Hacienda comenzaba por rebajar de 621 a 258 millones los presupuestos de gastos y proponía que se pagasen por medio de reembolsos anticipados de la deuda de garantía de las Compañías. En cinco años, la Compañía de Orleans reembolsaría de este modo 205 millones. La Compañía del Este debía reembolsar por su parte 40 millones y la de Lyon 15 millones. Se llegaría así a una suma total de 260 millones.

Para realizar desde el año 1883 este capital, uno

de los procedimientos que se estudiaron consistiría en colocar en la cartera del Tesoro bonos escalonados suscritos por las Compañías. Se haría dinero de esos bonos a medida de las necesidades de la Caja central.

Este reembolso anticipado de la deuda de las Compañías debía ser una de las bases esenciales de las convenciones de 1883. Pero el Estado parecía ocultarse detrás de las Compañías, y por eso se acogió muy fríamente esa combinación.

El Gabinete fué derribado el 27 de Julio de 1882, y el nuevo ministro de Hacienda, M. Tirard, tuvo que resolver el mismo problema: hacer frente a los gastos del presupuesto extraordinario, sin recurrir a ninguna emisión de títulos y sin paralizar las obras del *Gran Programa*.

Al mismo tiempo, el ministro de Obras públicas, M. Herisson, calculaba el coste probable de las obras, consecuencia del *Programa* de M. de Freycinet. Se había partido de 4.000 millones: M. León Say acababa de indicar la cifra de 8.000 millones. M. Herisson estimaba en 9.150 millones el gasto total, comprendiendo las obras complementarias. Según el estado de avance de los estudios y según los tipos de salarios y de materiales, los ferrocarriles costarían 6.500 millones y la navegación 2.650. En fin, *last not least*, la conversión del empréstito de guerra al 5 por 100, decidida desde 1877, no podía aplazarse más.

En el proyecto de presupuesto rectificado de 1883, presentado a la Cámara en 9 de Noviembre de 1882, M. Tirard rechazaba sin ambages toda idea de nueva emisión de rentas.

En lo que concernía a los atrasos, el ministro de Hacienda se limitaba a aceptar el proyecto de consolidación de 1.200 millones de recursos de la deuda flotante.

En cuanto al presupuesto de recursos extraordinarios de 1883, lo fijó, como había hecho M. León Say, en la cifra de 258 millones.

Pero M. Tirard no quería cubrir los gastos más que por medio de los reembolsos de las Compañías, ya cobrados o a punto de cobrarse, y atribuyó 153.500.000 francos a los recursos de la deuda flotante.

Una consolidación por medio de recursos tomados a préstamo a la Caja de depósitos y consignaciones es siempre una operación arriesgada; pero aumentar la deuda flotante cuando el déficit aparecía en el presupuesto, era igualmente inadmisible.

La Comisión de presupuestos rechazó, en efecto, los expedientes para el equilibrio del presupuesto extraordinario, pero, al mismo tiempo, se negó a admitir que el estado de la Hacienda hiciese abandonar el *Programa* de 1878.

LA REALIDAD—decía M. Ribot en su Memoria del 25 de Noviembre de 1882— ES, QUE SI SE HABÍAN DADO DESARROLLOS EXCESIVOS EN LA CONCEPCION PRIMERA DE LAS OBRAS, NADA MÁS SENCILLO QUE COORDINAR SU EJECUCIÓN POR MEDIO DE HÁBILES CONTRATOS, Y QUE SI, POR OTRA PARTE, LA SITUACIÓN DE LA HACIENDA PÚBLICA EXIGÍA SERIAS ATENUACIONES, ERA FÁCIL REALIZARLAS, LIBRANDO AL MERCADO DE SU TEMOR DE EMISIONES DE RENTAS INDEFINIDAS. NO FALTABAN RECURSOS, SINO EL ARTE DE APROVECHARLOS. PARA SUPRIMIR LAS DIFICULTADES FINANCIERAS, BASTABA SALIR DE LA SITUACIÓN CONFUSA EN QUE SE ENCONTRABA, DESDE HACÍA MUCHO TIEMPO, EL RÉGIMEN GENERAL DE LOS FERROCARRILES.

El ministro de Hacienda declaró que era preciso resolver la cuestión de los ferrocarriles. No se sabe, decía, si las líneas que se comiencen se terminarán, y por quién serán explotadas.

La mayor parte de los oradores que intervinieron en la discusión, hablaron en el mismo sentido. M. Allain-Targé mismo, el adversario de las grandes Compañías de ferrocarriles, declaró que la verdadera solución era revisar los contratos con las seis grandes Compañías. La conclusión de su discurso fué: QUEREMOS TRATAR CON LAS GRANDES COMPAÑÍAS.

Bajo la impresión de esta discusión, el presupuesto de recursos extraordinarios fué votado el 16 de Diciembre de 1882, y el 30 de Diciembre el empréstito de consolidación estaba decidido.

La solución de la cuestión de los ferrocarriles había, pues, dado un paso; el camino que se debía seguir estaba perfectamente indicado por los acontecimientos. Pero el Estado sacó de su nueva situación un provecho inmediato. Pudo emprender la conversión del 5 por 100, que quedó decidida sin dificultades a fines de Abril de 1883, y que hizo realizar al Tesoro una economía anual de 34 millones.

Los tenedores de renta al 5 por 100, considerando entonces como dificultadas las creaciones de rentas, no tenían ya ni sombra de motivo para reclamar el reembolso de sus títulos. No les quedaba otra cosa que hacer que aceptar la conversión, y es lo que hicieron unánimemente. No hubo que reembolsar más que un capital de 95.390 francos.

Pero las convenciones procuraron una ventaja mayor, sustituyendo para la ejecución de las obras el crédito de las Compañías al del Estado. Abriendo el libro mayor de la deuda en obligaciones, el Estado pudo cerrar provisionalmente el libro mayor de su deuda en renta. Así se daba estabilidad a los títulos de renta y el mercado financiero se tranquilizaba.

Además de su importancia económica, las convenciones de 1883 han tenido también consecuencias políticas indiscutibles, porque han asegurado de un modo definitivo la ejecución del *Gran Programa*. Para todos los ministerios que se han sucedido, la terminación de la red representaba una labor capital. Facilitándola un ministerio, no sólo consolidaba su propia existencia, sino que prestaba un servicio a la República.

La Monarquía burguesa podía reivindicar para su

corona el primer gran período de los ferrocarriles. El Imperio había realizado el segundo. Después de la curación de las profundas heridas causadas por la guerra de 1870, y al comienzo de una nueva era de prosperidad económica, era imposible que abortase el *Gran Programa*, porque esto hubiera demostrado la INCAPACIDAD del nuevo régimen político, y hubiera sido la bancarrota de la República.

Si hasta llegar a este punto hemos seguido fielmente la exposición de Kaufmann, citándole unas veces textualmente y ateniéndonos siempre a las páginas de su obra, en realidad única y definitiva, por confesión de franceses y extranjeros, sobre la política ferroviaria en Francia, en adelante no podemos ya seguirle con la misma fidelidad.

Todo el estudio detenidísimo que hace Kaufmann de la ejecución del *Gran Programa*, gracias a las convenciones de 1883, de la situación financiera de las grandes Compañías y del Estado y del funcionamiento de la garantía de interés y de reembolso, y las previsiones apoyadas en una cantidad asombrosa de datos estadísticos y justificadas por cálculos exactos y minuciosísimos de lo que habría de ser la situación financiera de las grandes Compañías y el estado de la Deuda pública cuando al final de las concesiones se incautase el Estado de las líneas férreas, es un trabajo admirable de interés altamente sugestivo, hasta el punto de que supone un verdadero sacrificio resistir a la tentación de traducirlo íntegro en estas páginas. Sin embargo, hay que resignarse a ese sacrificio por razones obvias.

Todo ese aparato científico es absolutamente indispensable, dentro del propósito de Kaufmann, para formarse objetivamente un juicio sobre la política ferroviaria francesa en comparación con la de otros países. El que se persigue en este Título es incomparablemente más modesto, porque si alguien pretende profundizar hasta ese extremo el estudio comparativo de la política ferroviaria, por lo menos de las grandes naciones, habrá de recurrir a las monografías especiales sobre sus respectivos ferrocarriles, y sobre contarse esos trabajos por muchos cientos, cada una de ellos es con frecuencia tanto o quizás más voluminoso que toda esta obra. Júzguese, por consiguiente, si sería posible dar a Francia la extensión que requeriría seguir fielmente el estudio de Kaufmann, aumentando en la debida proporción las monografías, por lo menos igualmente interesantes, que se consagran a las demás naciones.

Esto justifica que, prescindiendo de estudiar los resultados de la política a que se debieron las convenciones de 1883, sigamos ocupándonos sobre todo del desarrollo y la evolución de la misma política ferroviaria, que es, después de todo, la materia que más interesa para la finalidad de esta obra. Cierto que para examinar minuciosamente toda política ferroviaria es preciso aportar y elaborar un enorme material estadístico; pero las condiciones y la finalidad de esta publicación impiden realizar esa labor con toda amplitud. No debe perderse de vista lo que sobre esta materia se ha dicho ya en la Introducción a este Título.

Esas consideraciones justifican que pasemos ahora a ocuparnos del funcionamiento de la red del Estado por la importancia que tiene como base para los nuevos proyectos de rescate y como ejemplo y base para el rescate parcial de alguna red, como la del Oeste, ya realizado.

La red de ferrocarriles del Estado

Ya se ha explicado anteriormente en qué condiciones y por qué motivos se creó esta red, condenada desde su nacimiento a vivir con dificultades mucho mayores que todos los demás ferrocarriles franceses, por su naturaleza misma, por las condiciones de la región en que se halla establecida, por su situación encerrada entre las redes de grandes Compañías, y por el estado en que se encontraba cuando hubo de pasar del poder de las pequeñas Compañías que la habían construído y explotado fragmentariamente, al de la nación.

La red francesa del Estado se halla, como es sabido, en la región sudoeste de Francia, y se encuentra encerrada por las redes del Oeste y de Orleans. Sólo una línea, la de Saumur por Château-la-Vallière y Courtalain, con algunos otros pequeños ramales, llega a Chartres en dirección de París. En todo lo demás la red está bordeada por el Océano Atlántico, por las líneas Nantes-Saumur-Tours y Tours-Poitiers-Angulema-Burdeos de la Compañía de Orleans. Además de Chartres y Saumur, los puntos más importantes de la red son la Rochela y Rochefort, cortándose las principales líneas en Niort.

Ya se ha visto también que el Estado no tenía esperanza de verse libre pronto de esta explotación, porque era poco probable que se encontrasen Sociedades dispuestas a encargarse de la terminación de una red improductiva en condiciones análogas a las que habían aceptado otras Compañías. En los años que siguieron a la constitución provisional de la red del Estado, el amplio programa de nuevas construcciones que se creían necesarias en todas esas líneas y los continuos esfuerzos en favor del rescate total de los ferrocarriles franceses no permitieron que se hiciese nada en ese sentido.

Por de pronto se limitaron, pues, los esfuerzos a dar a la red de los ferrocarriles del Estado una forma que la permitiese vivir, y continuaron construyéndose las líneas pendientes para terminar la red y darla enlaces directos con los grandes centros, necesidad que se comprueba comparando las líneas en explotación en 1878 con las que construyó el Estado después de esa época para servir por completo la región atravesada por su red.

Desde que se creó la red del Estado se intentó darle el mayor desarrollo posible. M. de Freycinet, a principios de 1879, había preparado ya un contrato de permuta de líneas entre el Estado y la Compañía de Orleans, pero ese contrato no llegó a someterse a las Cámaras. En Febrero de 1880, M. Varroy, Ministro de Obras públicas, presentó al Parlamento un segundo proyecto referente a la cesión al Estado de las líneas de la Compañía de Orleans situadas al oeste de la línea de Tours a Burdeos y de las secciones de Tours al Mans, Tours a Nantes y París a Sceaux, cuya adquisición tenía gran importancia para el Estado, cediéndose, en cambio, a la Compañía de Orleans las líneas que eran del Estado y estaban situadas fuera de esa región. Gracias a los esfuerzos de los partidarios del rescate, entonces muy poderosos, la Comisión de la Cámara respondió a este proyecto de ley con un contraproyecto presentado por los radicales para el rescate total de la red de Orleans. Esta proposición hizo gran efecto a la opinión pública, que no se manifestó conforme con él, por lo cual, el sucesor de M. Varroy se apresuró, para calmarla, a retirar el proyecto de ley del Gobierno.

Por las convenciones de 1883 el Estado cedió a las Compañías del Este, del Oeste y de París-Lyon-Mediterráneo una parte de las líneas situadas fuera del perímetro actual de la red del Estado, y procedió con la Compañía de Orleans a una permuta de parte de las líneas situadas al oeste del ferrocarril de Tours a Burdeos y al sur del Loira, asegurando así la existencia de los ferrocarriles del Estado y su acceso a Burdeos y a París.

Cuando tratamos de la formación de la red del Estado se dieron todas las explicaciones necesarias sobre el precio de compra de las líneas rescatadas en 1882 y sobre su explotación provisional. Este carácter provisional, que desde el punto de vista administrativo tiene cierta importancia, ha continuado durante mucho tiempo. Aparte los casos de creación de nuevas líneas y de autorización en el presupuesto, todo lo referente a los ferrocarriles del Estado se regulaba por simples decretos. El decreto de 5 de Diciembre de 1895 modificó la organización administrativa, y a partir de 1896 se colocó al frente de todo un Director, en lugar del Consejo de Administración, un Comité de Dirección, y en realidad, el Ministro de Obras públicas ha venido siendo desde entonces el verdadero Director de la red del Estado.

En la ley de Presupuestos para 1884, de 29 de Diciembre de 1883, se estableció que todos los créditos relativos a la red del Estado debían desglosarse del presupuesto del Ministerio de Obras

públicas y constituir un presupuesto anexo, de donde resultaba que todos los artículos de ese presupuesto, con todos los desarrollos, se someten a la inspección anual del Parlamento.

Con ocasión de los debates sobre el presupuesto, se propuso muchas veces la reventa de la red; pero con mucha frecuencia, los ponentes, que estaban muy bien dispuestos en favor de la Administración de los ferrocarriles del Estado, se contentaban con solicitar que no se diese más extensión a esta red; sin embargo, algunas veces esos debates dieron lugar a recriminaciones lamentables.

Desde que figura en el presupuesto, la red del Estado está clasificada entre los servicios especiales que se administran por sí propios y tienen su presupuesto especial, mientras en el presupuesto general del Estado aparecen solamente los productos netos eventuales de explotación o las peticiones de créditos suplementarios. El pago o la falta de pago de los intereses del capital se disimulan bajo los capítulos del presupuesto general: en realidad se encuentran en el capítulo de la deuda pública, puesto que los gastos de rescate y los de terminación de la red se han saldado por medio de empréstitos al 3 por 100 amortizable.

Este hecho – dice Kaufmann—que escapa a los que lo ignoran, nunca ha dejado de ser señalado por los adversarios del monopolio todas las veces que se han querido presentar como un dividendo líquido los excedentes de productos que aparecían entre los ingresos en el presupuesto general del Estado. Este calificativo de dividendo líquido está siempre en la boca de los partidarios del monopolio y de todos los que reclaman una reforma completa de las tarifas. El crecimiento del producto neto de la explotación de los ferrocarriles del Estado, que desde que se han monopolizado ha permitido reducir de un modo muy considerable las tarifas, es para ellos un argumento muy poderoso en favor de la reforma de las mismas.

En contra de esas opiniones, M. Ratoin, ha evaluado entre otros cálculos, que en el año 1892 frente a un beneficio de explotación de 9.600.000 francos, hay que contar:

1.º Una suma de 24.000.000 de francos que representa el servicio de intereses y amortización al 4,50 por 100 de los gastos de rescate y terminación de la red.

2.º Una suma de 2.900.000 francos que representan el saldo a pagar a la Compañía de Orleans por las líneas canjeadas en 1883.

Resultaría, por lo tanto, que la explotación presenta en realidad un déficit de 18.500.000 francos, que se pueden rebajar a 16.500.000, deduciendo el producto del impuesto sobre los transportes.

El mismo Kaufmann reconoce que deben hacerse las mayores reservas respecto a cálculos de este género, sobre todo los que se refieren al servicio de intereses y amortización del capital de establecimiento, y añade que debe reconocerse que las evaluaciones de los ponentes sucesivos de la Comisión de presupuestos presentan las cifras más distintas.

No es posible seguir los trabajos particulares de los distintos ponentes de la Comisión de presupuestos destinados a poner en claro la embrolladísima cuestión de los gastos de primer establecimiento de la red del Estado. Ocuparían un espacio desproporcionado con su importancia relativa dentro de la monografía, y lo que es peor, sería extraordinariamente difícil sacar de ellos ningún dato positivo y completo. La verdad escueta es que la formación de esa red fué un último desesperado recurso para salvar la situación creada a las pequeñas Compañías de la región del Sudoeste y a aquellos países condenados a no tener ferrocarriles, si los habían de construir y explotar Compañías privadas con móviles de ganancia. Pero como ni la red del Estado se montó como un negocio comercial, cosa imposible porque el rendimiento de las líneas era nulo, ni tampoco como un servicio público y económico, porque la concepción del ferrocarril en tal sentido pugnaba fundamentalmente con el sistema francés que habían consagrado definitivamente las convenciones de 1883, después de derrotada la escasa aunque brillante minoría partidaria del rescate, quizás

tanto, o aún más, por motivos políticos que por motivos económicos, la red del Estado se explotó sin idealidades ni objetivos bien definidos, tratando solamente de salir del paso perdiendo lo menos posible en una empresa mala y aceptada a disgusto; y en tales condiciones, gastos de establecimiento, contabilidad, estadística, cálculos y previsiones, todo en una palabra, había de resentirse de ese pecado de origen, y es inútil empeñarse en buscar laboriosamente a través de las cifras lo que no puede encontrarse porque no existe.

Esa es la razón por la que prescindimos de dar en este sitio más pormenores sobre la red del Estado, que en esa época se limitó a ir vegetando.

Nuevas Convenciones con las grandes Compañías

Si se prescinde, como es forzoso hacer, de consignar al detalle cómo fueron cumpliéndose las convenciones de 1883 y extendiéndose, en consecuencia, la red ferroviaria francesa por la terminación de las nuevas construcciones para lograr la realización del Programa encarnado en aquellas inteligencias con las grandes Compañías y de la marcha financiera de éstas y del Estado, debe pasarse a estudiar las nuevas convenciones que, después de 1890, han venido modificando el régimen francés.

Las primeras de esas convenciones fueron la de 17 de Mayo de 1897, aprobada por ley de 24 de Enero de 1898, celebrada con la Compañía de París-Lyon-Mediterráneo, para el reembolso anticipado de la deuda de garantía, y la de 14 de Junio de 1897, aprobada por ley de 18 de Febrero de 1898, con la misma Compañía, para incorporar a su red general la línea del Ródano al Mont-Cenis que constituía antes una explotación especial.

Los anticipos que la Compañía de París-Lyon-Mediterráneo había recibido del Estado, a consecuencia de la garantía de su nueva red en los años 1884 a 1895, la habían hecho deudora al Tesoro de una cantidad de 150.857.478,14 francos.

El Estado a su vez era deudor de la Compañía especialmente por los anticipos en obras y dinero que ésta había hecho para la construcción de la red concedida en 1883. Según la convención de 1883, la deuda del Estado a favor de la Compañía no es reembolsable en capital, y su interés y amortización se pagan a la Compañía por medio de anualidades que figuran en el presupuesto y cuyo servicio debe prolongarse hasta el término de la concesión, o sea, hasta 1958.

Era lógico que se compensasen esas deudas, pero no podía pensarse en hacerlo mientras la Compañía siguiese solicitando la garantía del Estado, puesto que de ese modo seguía aumentando la suya de año en año.

La Compañía de París-Lyon-Mediterráneo, que no había recurrido hasta 1883 a los anticipos del Estado, tenía en 1893 una deuda de 20.809.000 francos que casi llegaba al máximum de la garantía de interés concedida al capital de establecimiento de la nueva red. La insuficiencia de los productos después de haber bajado a 16.384.000 francos en 1894, y a 348.000 francos en 1895, había desaparecido, quedando en 1896 un exceso disponible de 5.715.000 francos que la Compañía, según la convención en vigor, debía entregar al Estado a cuenta de su deuda. La diferencia entre los años 1893 y 1896 era, por consiguiente, de 35.524.000 francos, progresión rápida pero constante, cuyos elementos aseguraban que no era debida a causas accidentales y pasajeras.

El impulso dado a los transportes de gran velocidad por las rebajas de tarifas que fueron consecuencia de la desgravación concedida por la ley de 26 de Enero de 1892, procuró a la Compañía, a partir de esa fecha y en tres años, un aumento de ingresos de unos 19.000.000.

Los productos por pequeña velocidad aumentaron también en unos 10.000.000 por distintas causas, entre ellas, haberse reanudado las relaciones comerciales con Suiza e Italia, y por otra parte,

la aplicación del programa de economías desarrollado por M. Burdeau en la exposición de motivos del presupuesto de 1895 había permitido a la Compañía reducir sus gastos de explotación en cerca de 8.000.000.

Al mismo tiempo, gracias a la paralización de las obras de construcción en las nuevas líneas y a una limitación más rigurosa de las obras complementarias en las antiguas, así como al pago por la garantía de las insuficiencias que la Compañía había llevado a la cuenta de la explotación parcial, las cargas del capital de primer establecimiento habían permanecido casi estacionarias.

Todas esas causas tenían un carácter permanente y durable y podía, por lo tanto, preverse que seguirían produciendo su efecto en los años sucesivos y que, a menos de circunstancias imprevistas y temporales, la Compañía no tendría que volver a solicitar el concurso del Estado para saldar las insuficiencias de su explotación. Así lo había juzgado la Compañía y por eso había entrado en negociaciones con el Gobierno para obtener la liberación de su deuda por vía de compensación, asumiendo las cargas de una parte de los empréstitos que había contraído por cuenta del Estado.

Estas negociaciones dieron lugar a la convención de 17 de Mayo de 1897.

La deuda de la Compañía y la del Estado estaban representadas, la una por una suma fija, y la otra por una serie de 62 anualidades. Para establecer una compensación entre ellas era preciso, por consiguiente, o convertir la una en anualidades o calcular el capital correspondiente a la otra. Este último sistema hubiera llevado a atribuir a los anticipos pagados por la Compañía un valor ficticio superior a su importe efectivo. Era, pues, preciso aceptar el primer método y determinar el tipo que se había de adoptar para convertir en anualidades la cantidad de 150.857.478,14 francos que alcanzaba la deuda de la Compañía en 31 de Diciembre de 1896.

Ese tipo se debía calcular de tal modo que la reducción operada en la cifra de anualidades que había de pagar el Tesoro procurase a éste ventajas equivalentes a las que hubiese obtenido por el reembolso de sus anticipos hecho en las condiciones previstas por las convenciones de 1883. Según éstas, el reembolso debía hacerse sucesivamente por medio de las disponibilidades procedentes del producto neto de la explotación. Además la deuda de la Compañía abonaba al Estado un interés sencillo al 4 por 100 del principal, y conforme al principio establecido por el artículo 1254 del Código civil francés, los pagos se imputaban en primer término a los intereses y no disminuían la deuda del capital hasta la extinción total de aquéllos.

Conforme a estos datos, la duración y el importe de los pagos que debía hacer la Compañía para saldar su deuda quedaban subordinados a la progresión más o menos rápida del producto neto de su explotación. En consecuencia se convino lo siguiente:

Para liberarse de su deuda la Compañía cedía definitivamente al Estado las cantidades que le había anticipado para la construcción de la red de 1883 hasta formar el capital correspondiente a una anualidad de 6.000.000 de francos, o sea que durante los sesenta y dos años que quedaban de concesión a partir de 1.° de Enero de 1897 se hacía una reducción de 6.000.000 en el total de las anualidades que el Estado debía entregar a la Compañía conforme a la convención de 1883, y mediante esta reducción, aceptada por la Compañía, ésta quedaba liberada definitivamente de su deuda de garantía, así como de los intereses con que esta deuda se hubiese aumentado durante todo el tiempo del reembolso.

La ventaja que la Compañía esperaba de esta combinación era evidente, porque, libre de su deuda con el Estado, recobraba la libertad de su dividendo y podía hacer que sus accionistas se aprovechasen progresivamente de las plusvalías que se produjesen en sus ingresos y de las economías que hiciese en su explotación y al mismo tiempo mejoraba notablemente su crédito.

El Estado por su parte obtenía ventajas no menos importantes. El alza de las cotizaciones le beneficiaría directamente en cuanto a las anualidades a liquidar en beneficio de las Compañías e in-

directamente por la disminución de las cargas del capital de establecimiento y al mismo tiempo determinaría una plusvalía de los diversos impuestos sobre los títulos en circulación.

El interés de la Compañía en aumentar el producto neto de su explotación contribuiría a anticipar la época en que el Estado entraría a participar de los beneficios y, sobre todo, la nueva combinación era un acto de buena administración financiera.

Si se considera que el servicio de las anualidades de compensación debía comenzar desde 1.º de Enero de 1897, el tipo a que estaban calculadas resultaba ser en realidad el 3,69 por 100. Pero por una parte el interés de 4 por 100 a favor del Estado era sólo sobre el capital, mientras que el de 3,69 por 100 se aplicaba a la totalidad de la deuda, y por otra, a partir del momento en que los reembolsos de la Compañía se hubiesen ya de imputar al capital de la deuda, el interés a 4 por 100 disminuiría de año en año y podría no funcionar más que durante un período muy corto si el crecimiento del producto neto seguía una progresión rápida, mientras que la anualidad se calculaba para todo el tiempo que quedaba hasta el fin de la concesión, y no podía sufrir ninguna reducción durante este período. El 3,69 por 100 se consolidaba, por lo tanto, en beneficio del Estado, y en la situación de crédito en aquel momento esta consolidación hasta 1958 resultaba sumamente ventajosa.

Pero además de todo, el destino natural de los cobros que había de hacer el Tesoro era servir a una amplia operación de amortización y el procedimiento de reembolsos establecido por la convención de 1883 no se prestaba bien a este empleo. Debía, en efecto, dar al Estado unos recursos variables e inciertos que se escalonaban durante un período tanto más breve cuanto más rápida fuese la progresión del producto neto, con riesgo, por lo tanto, de perderse fraccionados en la masa de los presupuestos, mientras que la nueva combinación, regularizándolos todos, permitía que quedasen adscritos de un modo definitivo a la extinción de una deuda del Estado. Esta operación de amortización debía naturalmente aplicarse a los compromisos contraídos respecto a la red de París-Lyon-Mediterráneo en cumplimiento de la convención de 1883.

Como las anualidades que esta última percibe del Estado, representan las cargas efectivas de los empréstitos contraídos por ella, su valor en capital se debe determinar con arreglo al tanto por ciento que resulte de las últimas cotizaciones. De este modo realizó M. Cochery la amortización de una deuda de 166.000.000 de francos.

En resumen: a la ventaja de la consolidación de un interés al 3,69 por 100 admitido por la convención de 17 de Mayo de 1897, se han añadido las que resultan del reembolso de la deuda de la Compañía. Además, la deuda de que el Estado se ha liberado respecto a la Compañía es muy superior a aquella de que se ha liberado ésta respecto al Estado.

La convención de 14 de Junio de 1897 se refería, como ya se ha dicho, a la incorporación a la red general de París-Lyon-Mediterráneo de la línea del Ródano al Mont-Cenis. Esta línea fué concedida primeramente por el Gobierno sardo a la Compañía Vittorio Emmanuele y arrancaba de la orilla izquierda del Ródano cerca de Culoz, pasando por Aix, Chambery, Saint-Jean-de-Maurienne y Modane, hasta Suze en el Piamonte. En 1860, cuando la anexión de Saboya a Francia, esta concesión se encontró dividida en dos trozos, uno en territorio francés, y otro en territorio italiano. En 1.º de Mayo de 1863 se celebró una convención, aprobada por decreto de 27 del mismo mes, en que se confirmó la concesión de esa línea en la parte francesa sometiéndola a un nuevo pliego de condiciones, y algunos años después, por convenciones de 9 de Junio de 1866 y 17 de Junio de 1867, aprobadas por decreto de 27 de Septiembre de 1867, la Compañía renunció a su concesión y la cedió al Estado, quien inmediatamente la transfirió a su vez a la Compañía París-Lyon-Mediterráneo. Esta última se obligaba a encargarse del servicio de las obligaciones de la Vittorio Emmanuele y a indemnizar a los accionistas entregándoles 4.077 obligaciones de París-Lyon-Mediterráneo, resultando que pagaba por esa línea la suma de 44.483.000 francos, representada por una anualidad de 2.254.950 francos.

Según el artículo 3.º de la convención, el Estado concedía a la Compañía París-Lyon-Mediterráneo una garantía especial para esa línea, conviniéndose expresamente que se llevaría una cuenta aparte de los gastos y productos de la explotación, y que esa cuenta serviría de base a la aplicación de la garantía cualquiera que fuese, por lo demás, el resultado de la cuenta de explotación de todas las líneas de las redes antigua y nueva de la Compañía. Estas disposiciones no dejan ninguna duda sobre la intención del Estado y de la Compañía, y si ésta consintió en pagar el precio del rescate en vez del Estado fué con la condición expresa de que las cargas que de ello resultaban no pesarían sobre la cuenta de explotación de su red principal. La garantía se extendía además a las cargas reales de los gastos complementarios necesarios para la terminación de la línea y que se presupuestaban en 25.000.000 de francos. Hay que advertir que la sección de Saint-Michel a Modane y la frontera, comprendiendo el túnel de Mont-Cenis, no se abrió a la explotación hasta 1871. El artículo 10 de la convención de 3 de Julio de 1875 elevó la cifra últimamente citada a 45.000.000 de francos para que se estableciese la doble vía en algunas secciones y se aumentase el material móvil, pero sin modificar en nada el régimen de la convención.

Este régimen, en realidad, más que una garantía de interés era una explotación por la Compañía por cuenta del Estado, y como era seguro que los anticipos de la garantía no se reembolsarían jamás y que los productos líquidos de la línea no llegarían nunca a cubrir las cargas del rescate y de las obras complementarias, la deuda de la Compañía estaba destinada a aumentar cada año hasta el fin de la concesión, en cuya época el Estado sólo hubiera podido cobrar de su crédito aquello a que alcanzase el valor del material móvil que le servía de garantía.

Ante esta situación de hecho y de derecho se comprende perfectamente que la Compañía subordinase siempre la incorporación de esta línea a su red principal a estas tres condiciones:

1.ª Condonación total de la deuda contraída por ella a causa de esta línea en concepto de garantía de interés, contando, sin embargo, el valor actual del material móvil que habría servido para compensar en parte esta deuda al final de la concesión.

2.ª Abono por el Estado de una anualidad fija destinada a compensar la insuficiencia anual.

3.ª Terminación de la línea por cuenta del Estado.

Al aceptar estas bases, que no eran más que la consecuencia de la situación de 1867, el Gobierno pretendió que la Compañía se prestase por lo menos a una cierta reducción, y sobre todo que asumiese el riesgo de las pérdidas, que eran muy de temer en un próximo porvenir, y que si no se hacía una nueva convención pesarían únicamente sobre la garantía.

En estas condiciones se celebró la convención de 14 de Junio de 1897. En ella se estipulaba, en su artículo 1.º, que a partir del 1.º de Enero de 1897 quedaría incorporada la línea del Ródano al Mont-Cenis a la red antigua de París-Lyon-Mediterráneo y sometida, por lo tanto, a todas las disposiciones que rigen para esa red. Parecía preferible esa solución porque esa red no disfrutaba del beneficio de la garantía, y si sus cargas exceden de sus productos líquidos son los accionistas los que soportan el déficit, y por poco probable que fuese esa eventualidad era ventajoso preverla, puesto que los excedentes de la red antigua, gracias al funcionamiento de la transferencia, disminuyen en la parte correspondiente la garantía que se destinaba a la nueva red.

La concesión de la línea se prorrogaba tres años más, terminando en 31 de Diciembre de 1958. Como el empréstito hecho por la Compañía Vittorio Emmanuele, cuyo servicio había de hacer París-Lyon-Mediterráneo, y que exigía una anualidad de 1.605.600 francos, ha de estar amortizado a fines de 1954, los cuatro últimos años de la concesión quedan libres de esa carga, beneficio para la Compañía que se puede calcular exactamente y que se ha tenido en cuenta al fijar la anualidad de que antes se hizo mención.

Esa anualidad, como ya se ha dicho, también está destinada a compensar las insuficiencias anua-

les que puedan en adelante gravar la cuenta única de la explotación de la red principal. Es evidente que al reemplazar esas insuficiencias anuales con una anualidad fija corren un cierto azar tanto el Estado como la Compañía: si los productos netos de la línea aumentan considerablemente en lo sucesivo, el Estado paga más que manteniendo el *statu quo;* y si, por el contrario, disminuyen, la Compañía soporta esa disminución. Esta última hipótesis parecía en aquel momento, con razón, la más probable, porque la perforación del Simplón se esperaba que produjese en el tráfico del Mont-Cenis la misma influencia desfavorable que había ya producido la del San-Gothardo.

En estas condiciones parecía que la situación del momento, que venía manteniéndose hacía mucho tiempo sin cambios notables, podía servir de base al cálculo de la anualidad. De la cifra que daba se restó la anualidad que resultaba por una parte del valor parcial del material móvil que la Compañía habría debido emplear al final de la concesión, y por otra del valor actual de las cuatro anualidades que la Compañía dejaría de pagar de 1954 a 1958 por la amortización de las obligaciones del Vittorio Emmanuele. Ese cálculo daba una cifra algo superior a la de 2.400.000 francos, prevista en el artículo 2.° de la convención, e inferior en 156.000 francos al promedio de la garantía en los últimos diez años.

Al hacer desaparecer la cuenta especial de la línea anexionada, pareció conveniente ajustar inmediatamente y por un tanto alzado los atrasos pendientes de pago por las garantías de los ejercicios anteriores a 1847, por cuyo ajuste se estableció otra anualidad de 146.000 francos, quedando así definitivamente cancelada la cuenta de la garantía especial. Finalmente, una cláusula importantísima del artículo 2.° reserva al Estado el beneficio de las futuras conversiones que pudiese hacer la Compañía.

El artículo 3.° se refiere a la condonación de la deuda. Ya se ha dicho que se trataba de una simple formalidad más que de un sacrificio real por parte del Estado, porque si éste abandona una parte de su crédito, que en realidad no hubiera podido cobrar nunca, percibe en cambio inmediatamente, en forma de una disminución de la anualidad, el valor actual del material, que era su garantía eventual.

El artículo 4.° enumera las obras de terminación de la línea, que quedarán a cargo del Estado dentro del límite de un máximum de gastos de 22.500.000 francos. La casi totalidad de esta suma, es decir, 21.000.000 de francos, próximamente, se destinaba a establecer la vía doble, porque cuando en 1867 se evaluaron en 25.000.000 de francos los gastos que quedaban por hacer para la apertura de la última sección no se había previsto más que la vía única.

Se entendía que ese máximum era un tanto alzado, y que por lo que toca al Estado no se pasaría jamás de él, cualquiera que fuese el coste real de las obras, y que si se realizaban economías éstas quedarían a beneficio del Estado.

Los gastos a que diesen lugar esas obras se reembolsarían por medio de anualidades, y su construcción debería ser autorizada por las Cámaras en la misma forma que todas las obras de ferrocarriles a cargo del Estado, y que éste liquida con las Compañías por anualidades reembolsables.

La convención de 1897 tuvo la ventaja de dar por fin la solución clara y definitiva a una concesión mal planteada treinta años antes y que desde entonces había vivido en un régimen provisional gracias a una lamentable negligencia. Merced a ella se pudieron terminar las obras de primer establecimiento, y establecer la explotación normal de una línea muy importante por afluir a la frontera y regularizar el tráfico de una de las redes más importantes de Francia.

De la convención de 3 de Noviembre de 1896 para el rescate por parte del Estado del canal del Mediodía y del canal lateral del Garona, celebrada con la Compañía del Mediodía, no decimos absolutamente nada, porque aunque es asunto que afecta a una Compañía importante de ferrocarriles, no se refiere directamente a la construcción o explotación de líneas férreas, sino de canales que preci-

samente la Compañía del Mediodía procuraba que no alcanzasen gran desarrollo para que no hicieran competencia a sus líneas férreas. El Estado deseaba evitar ese monopolio y de ahí esa convención, de la que no interesa señalar ningún otro particular para el objeto de esta obra.

Convención de 6 de Julio de 1896 con la Compañía del Oeste

El 25 de Mayo de 1895 el Gobierno presentó en la Cámara de Diputados un proyecto de ley que tenía por objeto aprobar una convención celebrada entre el Ministro de Obras públicas y la Compañía de ferrocarriles del Oeste. Después de un estudio prolongado y de introducirse en el proyecto varias modificaciones, de acuerdo el Gobierno con las Cámaras, se aprobó esa convención por ley de 17 de Junio de 1897. Esta convención se refiere a cuestiones de orden muy distinto, unas relativas a las obras que debían ejecutarse, y otras a los medios financieros para su construcción.

Las obras que debían construirse tenían por objeto: unas, mejorar la explotación de la red en la forma que se consideraba necesaria; y otras completar, especialmente en interés de la defensa nacional, las líneas que servían los dos grandes puertos militares de Brest y Cherburgo, al mismo tiempo que se abrían nuevas salidas hacia París a las líneas de Bretaña y Normandía.

La utilidad y la urgencia de las obras eran indiscutibles, y por consiguiente, no dieron lugar a dificultades; pero, en cambio, los medios financieros para su ejecución suscitaron cuestiones bastante complejas acerca de las garantías de interés y de las consecuencias de la aplicación de las convenciones de 1883.

Si las obras se hubiesen ejecutado bajo el régimen de esas convenciones, la cuenta de gastos reembolsables por el Estado por medio de anualidades hubiese aumentado en 51.000.000 de francos, según los presupuestos de construcción. Pero hacía ya muchos años que las Cámaras habían impuesto al Gobierno que aligerase todo lo posible la cuenta de anualidades. Ateniéndose a esta prescripción, el Ministro de Obras públicas, M. Dupuy-Dutemps, al hacer el proyecto primitivo de 25 de Mayo de 1895, propuso la combinación que sirvió de base a la convención por fin celebrada, que permitió construir las líneas sin cambiar la cuenta de las anualidades.

La combinación era la siguiente: por la convención de 17 de Julio de 1883, la Compañía del Oeste contrajo la obligación de ejecutar las obras enumeradas en el artículo 8.°, tasadas en 160.000.000 de francos, a cambio de la condonación de su deuda hecha por el Estado. Esta convención se modificó por dos nuevos acuerdos, uno de 20 de Junio de 1889, aprobado por ley de 9 de Enero de 1890, y otro de 21 de Noviembre de 1891, aprobado por ley de 29 de Julio de 1892; pero esos acuerdos solamente derogan el artículo 11 de la convención de 1883, respecto al modo de llevar la cuenta de la explotación parcial, limitándose a llevar a la cuenta de la explotación completa, el primero las líneas enumeradas en la convención de 31 de Diciembre de 1875, y el segundo las del artículo 1.° de la convención de 1883, sin modificar las obras previstas en el artículo 8.° Ahora bien, esas obras no son las que se refieren a las líneas de la nueva convención, y por consiguiente, para modificar en este punto la convención de 1883 era preciso un nuevo contrato que sustituyese al antiguo programa las líneas cuya construcción se proponía.

Sin un nuevo contrato no se podía imponer a la Compañía la construcción de esas líneas, a no ser por medio de una ley y encargándose el Estado de la mayor parte de los gastos de construcción en concepto de subvención a fondo perdido, quedando únicamente a cargo de la Compañía la aportación de 25.000 francos por kilómetro como adición al capital garantizado. Era, por consiguiente, más ventajoso para el Estado, en vez de recargar otra vez las cuentas de anualidades, hacer que la Compañía del Oeste pagase los gastos de construcción como reembolso de su deuda. Si a consecuencia de la insuficiencia de los productos de explotación fuese necesario recurrir en cierta medida

a la cuenta de garantía, los anticipos del Estado no se harían a título de subvención a fondo perdido, sino en concepto de anticipos reembolsables y con interés.

La Cámara discutió con gran detención en sus sesiones de 16, 18 y 20 de Marzo de 1897, la determinación de la deuda de la Compañía del Oeste en 160.000.000 de francos y el modo de calcular los intereses de las cantidades que la Compañía había ido pagando a cuenta en forma de obras.

El primer extremo de esta cuestión, es decir, la determinación de la cifra de la deuda, estaba ya decidido por la convención de 1883. No se puede entrar a discutir en este lugar si esa cantidad estaba o no completamente justificada, pero sí conviene recordar que se fijaba ese tanto alzado apoyándose en las siguientes hipótesis: se suponía que el crédito de 240.000.000 de francos que tenía el Estado contra la Compañía del Oeste no debía extinguirse por reembolsos anuales hasta 1931, y representaba al contado, sin descuento, 97.000.000 de francos, valor en 1.º de Enero de 1884; pero como según las convenciones de 1858 y 1859, este crédito no tenía otra garantía que los excedentes en los productos previstos y el material móvil y no se fijaba la época de su vencimiento, el reembolso estaba sujeto a muchas eventualidades. De todos modos, se estableció que la deuda de la Compañía se pagaría en obras, que por otra segunda hipótesis se supuso que se construirían en diez años, y conforme a esta suposición se fijó su importe en 160.000.000 de francos, cuya cifra era la suma del capital de 97.000.000 de francos y de sus intereses durante diez años que llegaban en total a 62.000.000 de francos.

Como el Estado hacía figurar los intereses de su crédito en la cifra de éste, la Compañía a su vez logró que los pagos hechos a cuenta en obras produjesen también a su vez intereses que compensarían hasta cierto punto los que se habían admitido por anticipado en beneficio del Estado. Esos intereses debían calcularse a su coste, es decir, conforme al tipo de los empréstitos emitidos por la Compañía, que no ha excedido del 3,50 por 100, mientras que el de los intereses en beneficio del Estado se había calculado en 5 por 100. Esto era lo que disponía el artículo 8.º de la convención de 1883; pero como esa convención estaba basada en un precio alzado aceptado por las dos partes, no hay ningún interés en discutirla.

La segunda cuestión, es decir, la relativa al cálculo de los intereses, no hubiera podido producirse si se hubiera realizado la hipótesis de que las obras se construirían en diez años; pero a consecuencia de la restricción impuesta por el Parlamento hacía ya muchos años, por una medida de prudencia que parecía justificada, en la construcción de los ferrocarriles que se había reservado construir, la Compañía no había podido pagar más que parcialmente su cuenta de 160.000.000 (51.000.000 hasta entonces).

Según el artículo 8.º de la convención, el Estado no podía, en efecto, ordenar a la Compañía más que la ejecución de ciertas obras taxativamente expresadas. La Compañía debía en primer lugar hacer los gastos precisos para la construcción o el ensanche de las estaciones de empalme en las líneas enumeradas en los artículos 1.º y 2.º de la convención; pero mientras esas líneas no estuviesen construídas por el Estado, la Compañía no podía evidentemente construir las estaciones de enlace, y en efecto, sólo había podido gastar 51.000.000 de los 160.000.000 a que venía obligada.

Esta situación hizo que se discutiese en la Cámara la cuestión de si los gastos por los trabajos hechos por la Compañía deberían seguir produciendo interés pasados los diez años que se preveían para la ejecución de las obras cuando esos intereses no estaban calculados más que para ese tiempo, o si se debería decidir, conforme a la intención común de las partes, que pasados los diez años habría de reanudarse el pago de los intereses en favor del Estado y seguir contándose en beneficio de la Compañía hasta el día de la cancelación de la cuenta de 160.000.000.

Según algunos autores franceses, esta cuestión de interpretación de un contrato no era de la competencia del Parlamento, y caso de que no hubiese acuerdo debían decidirla los Tribunales y de

hecho tampoco la resolvía la modificación introducida por la Comisión en el artículo 5.° a propuesta de Camilo Pelletan y que decía: «Cuando la cantidad de 160.000.000 esté agotada por los abonos hechos a capital e intereses, la cuenta de reembolso de la deuda antigua será cancelada definitivamente», a cuya redacción se sustituyó la siguiente: «Cuando la cantidad de 160.000.000 esté agotada por los abonos hechos conforme a las convenciones existentes, la cuenta, etc.».

Por lo demás, el hecho es que de cualquier modo que se interpretase este artículo, la Compañía debía una cantidad suficiente para ejecutar las obras previstas tasadas en 51.000.000. Que según la interpretación que se diese, la deuda de la Compañía fuese más o menos considerable, no tenía nada que ver para que el Estado tuviese interés en que se emplease en la ejecución de obras necesarias y aun urgentes, mejor que dejar que se construyesen esas obras a cuenta de las anualidades. De todos modos y con cualquier interpretación, era conveniente terminar esa cuenta de intereses lo más pronto posible, y según el artículo 2.° de la convención, las líneas concedidas debían abrirse a la explotación antes de 1.° de Enero de 1900 y ejecutarse en el mismo plazo las obras en las líneas de Rennes a Brest y de Caen a Cherburgo.

Los acontecimientos posteriores justifican que nos detengamos en pormenores que de otro modo podrían parecer insignificantes, pero que explican la marcha de los acontecimientos hasta llegar al rescate de la Compañía del Oeste.

Con motivo de la convención de 6 de Julio de 1896, se formularon en la Cámara críticas muy vivas, unas respecto al modo de explotación y otras respecto a la situación financiera general de la Compañía del Oeste. Las primeras se fundaban sobre todo en la comparación del coeficiente de explotación del Oeste con el de las otras Compañías, materia que llegó a atraer de un modo especial la atención del Ministro de Obras públicas y en la que se declaró, evidentemente con carácter oficioso, por escritores que desempeñaban altos puestos en la Administración del Estado, que «debía esperarse que, a imitación de lo que ha sucedido en las otras redes, podrán aportarse a los diversos servicios del Oeste todas las economías compatibles con la salvaguardia de la seguridad». También, oficialmente, declararon los representantes de la Compañía, insistiendo en ello repetidas veces, que la garantía de interés seguiría disminuyendo progresivamente cada año y que en 1905 ya no sería preciso recurrir a ella.

En cuanto a las críticas relativas a la situación financiera general del Oeste, el Ponente de la Comisión, M. Descubes, contestó a ellas en la sesión de 20 de Marzo de 1897 recordando las circunstancias que habían hecho menos favorable la situación financiera de la Compañía del Oeste que la de otras muchas. Esas circunstancias eran:

1.° Construcción de su línea principal, la del Havre, sin subvención del Estado y por medio de empréstitos onerosos a consecuencia del tipo elevado del interés en la época de la emisión de sus empréstitos, cuya carga seguía pesando por cerca de 9.000.000 de francos al año sobre la Compañía.

2.° Condiciones geográficas y económicas poco favorables de la mayor parte de las líneas de la red.

3.° Dificultades de explotación de las líneas con vía única, dificultades que tienen una repercusión en la explotación de las líneas con doble vía y cuyo resultado es aumentar el coeficiente de explotación.

4.° Necesidad de rehacer muchas obras muy costosas, 25.000.000 de francos en pocos años, a consecuencia de la circulación intensiva en la línea del Havre.

5.° Elevación de la dotación de la caja de retiros cuyo tipo se había elevado al 12 por 100 de los salarios con un aumento de 3.000.000 por año.

Con todo ello y a pesar de que los gastos para rehacer las líneas se elevaban a más

de 8.000.000, y los de la caja de retiros a más de 5.000.000, la garantía del Estado ha ido solicitándose cada vez menos, 20.301.000 francos en 1893, 16.059.000 en 1896, y 8.100.000 en 1899.

Aun suponiendo que acertasen los pesimistas, decían algunos escritores franceses, si la insolvencia de la Compañía del Oeste es cosa que se puede temer con fundamento, debe el Estado apresurarse a aceptar el pago en obras, aunque reconocían que a causa del funcionamiento de la garantía de interés, era muy posible que ese pago se hiciese a expensas del Tesoro. En la misma eventualidad, creían también preferible para el Estado que hiciese los gastos de las nuevas líneas con el dinero de la Compañía del Oeste que debía reembolsar con el interés del 4 por 100 los anticipos de garantía antes que hacerlo a cuenta de las anualidades, es decir, por medio de empréstitos cuyo reembolso no tendría nunca el Estado derecho a reclamarlo.

En 1900 seguía siendo, sin embargo, la opinión de la mayor parte de las personas inteligentes en la materia, que no había razón que justificase las inquietudes, y apoyándose en los datos suministrados a la Cámara por M. Alfredo Picard, comisario del Gobierno, creían que no era de temer que la insuficiencia de los productos de las nuevas líneas tuviese nunca por resultado un aumento notable en las cargas de la cuenta de garantía, porque bastaba un aumento en los productos de 1.700 francos por kilómetro en las líneas de Caen a Cherburgo y de Rennes a Brest para cubrir el interés y la amortización de los gastos de establecimiento de la doble vía.

En lo referente a la línea de Courcelles al Campo de Marte, M. Picard calculaba que el incremento del tráfico cubriría los gastos, fundándose en que el producto líquido de la línea de Auteuil era de 200.000 francos por kilómetro, y que sin pecar de optimista, podía atribuirse a la nueva línea el de 100.000, con lo que si se aplicaba estre producto líquido kilométrico a la distancia de ocho kilómetros que hay desde la estación de los Inválidos a la de la puerta Maillot, centro de gravedad del nuevo tráfico, se llegaba a un producto neto total de 800.000 francos.

A ese mismo resultado llegaba por otro procedimiento de cálculo fundado en que el movimiento anual de esa línea alcanzaría seguramente a 12.000.000 de viajeros, puesto que la línea de Auteuil transportaba 24.000.000, y los ómnibus que servían la zona más de 8.000.000. Como cada viajero daría lugar a la percepción de 15 céntimos, el producto bruto local sería de 1.800.000 francos, y tomando por base el coeficiente de explotación del 55 por 100, se llegaba igualmente a un producto líquido de 800.000 francos.

Comparándole con el gasto de 12.000.000 de francos para la sección de Passy al Campo de Marte, el producto neto daría una remuneración proporcional del 8 por 100 próximamente, y si se compara el producto neto de 800.000 francos, con el gasto, no únicamente de esa sección, sino de toda la línea, o sea de 20.000.000 de francos, queda todavía una remuneración del 4 por 100.

No debe olvidarse que el gasto de establecimiento de la doble vía en Auteuil (8.000.000 de francos) estaba impuesto por otras razones, además del enlace con la estación del Campo de Marte, y que de todos modos lo exigían las necesidades de la explotación de la línea de Auteuil en la que el movimiento de viajeros se había duplicado en once años (de 12.000.000 a 24.000.000) y que por consiguiente la doble vía permitiría que continuase aumentando el tráfico. Para confirmar estas apreciaciones el comisario del Gobierno recordaba que el rendimiento de la línea de Auteuil era de 7,74 a 8,60 por 100 y que la totalidad de las líneas de *banlieu* dependientes del Oeste daban hasta el 6,82 por 100.

De todo esto resultaba que la línea de Courcelles al Campo de Marte no estaba únicamente destinada al servicio de la Exposición de 1900, sino que tenía un carácter general y respondía a necesidades permanentes: enlazar la estación de los Inválidos con las exteriores de la red y descargar especialmente la estación de San Lázaro en la que el número de viajeros por año había pasado de 22.000.000 en 1883, a 40.000.000 en 1895, y a 48.000.000 en 1896. Finalmente, se

preveía que esta nueva línea remuneraría sus gastos y que no debía temerse que los gastos de mejora en la red del Oeste, previstos por la nueva convención, pudiesen gravar sensiblemente la cuenta de la garantía de interés.

***

De la convención de 6 de Febrero de 1898 con la Compañía de los ferrocarriles departamentales, no nos ocupamos para nada por tratarse de materia que, como ya hemos dicho repetidas veces, no corresponde a este tomo y se halla tratada con la extensión necesaria en el tercero.

Terminación del plan de 1883

Al terminar el siglo XIX, la situación de la red francesa, en lo que se refiere a construcciones, estaba todavía determinada por el plan de 1883, o sea por las ideas dominantes del plan de Freycinet.

Conforme a ese plan y a las leyes votadas más tarde para su aplicación, las grandes Compañías habían aceptado la incorporación de 4.000 kilómetros ya explotados en 1883, de 3.700 kilómetros en construcción y de 6.300 kilómetros estudiados, o sea en total 14.000 kilómetros.

El Estado y las grandes Compañías habían gastado ya en 1883, directa o indirectamente, 1.400.000.000 de francos en el rescate y la construcción de esas líneas, y como quedaban por terminar 3.700 kilómetros y por construir de nuevo 6.300, el gasto pendiente era de 2.500.000.000 de francos.

Se había hecho creer por el pronto a las comarcas interesadas que las líneas concedidas iban todas a abrirse en muy breve plazo, pero la dificultad de encontrar los recursos necesarios para la ejecución de obras tan considerables impuso una lentitud más prudente que aquellas esperanzas.

Las distintas líneas concedidas en 1883, se han considerado con razón como poco productivas, puesto que durante bastante tiempo apenas llegaron los productos a cubrir los gastos de explotación.

Por esa razón el Estado, para lograr incorporarlas a las grandes redes, tuvo que cargar con la mayor parte de los gastos de primer establecimiento, y como los gastos de construcción de la línea corren, en general, a cargo del Estado y de la Compañía, hay dos clases de gastos que deben quedar separados y figurar en cuentas distintas.

Desde 1884 las Compañías proporcionaban anualmente todos los capitales necesarios para el pago de las obras, procurándose los recursos por medio de la emisión de obligaciones, y el Estado reembolsaba los intereses y la amortización de las obligaciones que representaban su parte en los gastos abriendo un crédito en el presupuesto por las anualidades vencidas en virtud de las convenciones de 1883.

Para impedir que las cargas del presupuesto puedan aumentar bruscamente creando serias dificultades, se tomaron distintas medidas legislativas. La ley de Presupuestos, a partir de 1895, ha determinado la importancia de las obras que podían ejecutarse durante el ejercicio, fijando los anticipos de las Compañías al Estado, y designando taxativamente las líneas que había que terminar y las que debían comenzarse. Además, se da cuenta a las Cámaras de los trabajos ejecutados por el Estado según lo dispuesto en el artículo 76 de la ley de Presupuestos de 26 de Enero de 1892, que dice así: «A partir de 1.° de Enero de 1892, el Ministro de Obras Públicas presentará en los seis primeros meses de cada año la cuenta de las operaciones que se refieren a la ejecución de las convenciones aprobadas por las leyes de 26 de Noviembre de 1883. Esta cuenta comprenderá las operaciones efectuadas durante el año precedente y la totalidad de las operaciones efectuadas desde el principio. Esas cuentas se establecerán de acuerdo con el Ministro de Hacienda, y bajo reserva de las modificaciones que pudiesen resultar de las verificaciones ulteriores».

El Tribunal de Cuentas seguía, sin embargo, reclamando su derecho de investigación en los

gastos de ferrocarriles, e insistía en que se designase un contable especial, por lo cual la ley de Presupuestos de 30 de Mayo de 1899 atendió a esas reclamaciones en su artículo 39, y en el 37 modificó la naturaleza del documento que debía someterse anualmente al Parlamento en la siguiente forma:

«Art. 37. Antes del 1.° de Noviembre de cada año, el Ministro de Obras Públicas presenta al Parlamento, respecto a los ferrocarriles y tranvías ligados con el Estado por convenciones financieras:

»1.° La cuenta general de los gastos de establecimiento, dividida según la naturaleza de los gastos. Esta cuenta comprende las operaciones efectuadas durante el año precedente y el resumen de las operaciones de los años anteriores. Respecto a las seis grandes Compañías de ferrocarriles, va seguida por la cuenta de las obras complementarias del cuadro de anualidades a cargo del Tesoro y de los estados de desarrollo referentes a las operaciones que se refieren a la ejecución de las convenciones aprobadas por las leyes de 20 de Noviembre de 1883.

»2.° La cuenta de los ingresos y de los gastos de explotación del año precedente, establecida por capítulos y artículos. Esta cuenta va seguida de la liquidación del anticipo de garantía que corresponde al Estado, o de las sumas a pagar por las Compañías en concepto de reembolso de los anticipos del Tesoro o de participaciones de beneficios.

»3.° La situación de la cuenta corriente de la garantía, con un resumen año por año de las cuentas que hayan dado lugar a garantía, a reembolso o a participación.

»Estas cuentas se establecen de acuerdo con el Ministro de Hacienda.

»El Ministro de Obras públicas determinará qué clase de datos deben proporcionar las Compañías para la formación de esas cuentas, y la forma en que deben presentarse esos datos.

»Respecto a los años que no han sido todavía objeto de determinaciones reglamentarias, tomadas por el Ministro de Obras públicas, se forman con arreglo a los libros de las Compañías, y bajo reserva de verificaciones ulteriores.»

Hasta la publicación de ese documento nuevo no se encuentra, pues, más que en la cuenta de las operaciones de las líneas de 1883, llamada cuenta azul de 1897, la situación exacta de las obras. Este último documento da hasta 1892 los resultados definitivos o comprobados por decisiones ministeriales, y de 1893 a 1897 las cifras proporcionadas por las Compañías y susceptibles de rectificaciones. Las numerosas y delicadas controversias suscitadas por la aplicación de las convenciones de 1883 son la causa que ha producido retrasos en el examen de las cuentas.

La enumeración de los datos que resultan de esas cuentas, y las previsiones que sobre su base se hacían para los años posteriores, carecen por completo de interés para esta monografía. Lo que sí lo ofrece es la preocupación que al terminar el siglo se notaba en todos aquellos que por su posición oficial o política tenían intervención o responsabilidad en aquel asunto respecto a la situación de la Hacienda del Estado en sus relaciones con los ferrocarriles.

De las cifras establecidas con carácter oficial resultaba que las obras construídas hasta 1.° de Enero de 1900 conforme a la convención de 1883, en las líneas concedidas se tasaban en francos 1.642.570.000. De las seis grandes Compañías, sólo la del Norte las había ejecutado sin percibir subvención, pero las otras cinco habían recibido auxilios del Estado. Esa cantidad total se descomponía, en cuanto a sus orígenes, en la siguiente forma:

	Francos.
Subvenciones locales	21.442.000
Idem especiales de las Compañías	109.245.000
Idem 25.000 francos por kilómetro a satisfacer por las Compañías	118.043.000
Reembolso de las deudas contraídas por las Compañías	472.676.000
Anticipos al Estado reembolsables en anualidades	921.164.000
TOTAL	1.642.570.000

¿Cuáles eran, dentro de ese gasto total, la parte del Estado, la de las Compañías y la de las localidades interesadas en la construcción de las nuevas líneas? Este era el problema que con razón interesaba en Francia a cuantos se ocupaban de estos problemas.

Las Compañías sostenían que su aportación de 472.676.000 francos a que ascendía el reembolso de las deudas de garantía anteriores a 1883, debía figurar entre los sacrificios que se habían impuesto para la terminación de la tercera red, mientras que, por el contrario, las estadísticas oficiales pretendían que el Estado había satisfecho 1.393.840.000 francos, las Compañías 227.283.000 francos y las localidades 21.442.000 francos. En opinión de Hamon, el traductor y continuador de Kaufmann, cuya situación en el Ministerio de Hacienda debe tenerse presente, esta última opinión no parece dudosa. El Estado, dice, es el que ha aportado los antiguos anticipos de garantía, y las Compañías los reembolsan emitiendo obligaciones cuyo producto sirve para pagar las obras. No hay duda de que las cargas de esas obligaciones las soportan las Compañías, pero, en realidad, son cargas de insuficiencias antiguas y de ningún modo las de las obras en construcción.

La parte soportada por el Estado, sigue diciendo Hamon, en los gastos de construcción de las líneas concedidas en 1883 a las grandes Compañías es tan importante, que la Administración tiene el deber de estudiar los planes y vigilar sobre la buena ejecución de las obras y comprobar todas las cuentas y Memorias. La inspección administrativa debe ser tanto más severa y minuciosa cuanto que las Compañías tienen frecuentemente interés en adoptar planes que no están en relación con las probabilidades del tráfico. En los gastos de construcción, la parte de las Compañías es generalmente fija y la del Estado varía de modo que se complete la cifra del gasto real. Por lo tanto, es el Estado el que lleva la incertidumbre de la construcción, y la Compañía más tarde la de la explotación. De aquí resulta que cuando se estudia el trazado de la vía y la habilitación de estaciones, las Compañías tienen naturalmente que proponer y defender las soluciones más costosas si parecen susceptibles de producir un aumento, aunque sea ligero, en los beneficios de explotación.

La construcción de las líneas nuevas no se hacía además en todas partes conforme a las mismas reglas y en las mismas condiciones. En las redes del Mediodía y de Orleans los trabajos de infraestructura se construían bajo la dirección de los ingenieros del Estado, y los de superestructura, de los ingenieros de las Compañías; mientras que en otras redes las Compañías se encargaban de todas las obras.

En su informe sobre el presupuesto de 1899, M. Bourrat insistió sobre la necesidad de confiar la verificación de los gastos a funcionarios que no tuviesen en sus atribuciones ningún otro servicio y pudiesen, por lo tanto, ejercer una inspección continua y eficaz sobre las obras, comprobar a su debido tiempo y sobre el terreno todos los elementos de gasto y constituir un conjunto de datos para la formacion anual de las cuentas. A esto contestaba la Administración que, conforme al decreto de 30 de Mayo de 1895, la inspección de los estudios y obras de nuevas líneas estaba confiada en los departamentos a los ingenieros de Caminos, y que la inspección así organizada era bastante para garantizar sin grandes gastos los intereses del Estado.

Hamon se pregunta cómo podría ejercerse esa inspección de los gastos si era independiente de la inspección de las obras, y dice que, en efecto, no se ve más que un modo de que esas inspecciones sean eficaces, y es reunirlas en las mismas manos, en las de los funcionarios que sobre el terreno pueden asegurarse de la realidad de los gastos y de la buena ejecución de las obras.

Durante muchos años, las cuentas abiertas entre el Estado y las Compañías para la construcción de nuevas líneas solamente fueron examinadas por unas Comisiones especiales llamadas Comisiones de verificación. El Tribunal de Cuentas formulaba enérgicas protestas y reclamaba que se crease una contabilidad sometida a su exámen, como lo estaban otras contabilidades análogas, y en la que se rindiesen cuentas documentalmente. Las Comisiones parlamentarias denunciaban la insufi-

ciencia de la inspección administrativa, pero el Ministro de Obras públicas pretendía que obraba como ordenador arreglando las cuentas de las Compañías, y recordaba que, conforme al artículo 18 de la ley de 1807, el Tribunal de Cuentas no tiene jurisdicción sobre los ordenadores. Las sumas pagadas por el Estado, su empleo, las liquidaciones de la garantía de interés, todo, por consiguiente, se sustraía a la inspección del Parlamento y del Tribunal de Cuentas. De todos modos, la ley de 30 de Mayo de 1899 ha atendido las exigencias de este Tribunal.

Un contable especial presenta cada año al Tribunal de Cuentas un resumen de las operaciones hechas durante el año precedente por las seis grandes Compañías de ferrocarriles para la construcción de líneas cuyos gastos de establecimiento corren a cargo del Estado, conforme a las convenciones de 1883. Ese resumen comprende todos los anticipos reintegrables por anualidades hechos, sean en dinero sea en obras, lo mismo que los pagos en dinero por las obras efectuadas en concepto de aportaciones fijas y kilométricas y de reembolso de la deuda de garantía, y cuando hay lugar a ello, la inversión en obras de los fondos satisfechos por el Tesoro. Este contable debe igualmente dar cuenta al Tribunal de las liquidaciones hechas cada año sobre las operaciones de la misma especie efectuadas en años anteriores.

Para facilitar la labor de este nuevo contable, el Ministro de Obras públicas exigió diversas modificaciones en la contabilidad de las Compañías. Conforme al artículo 37 de la ley de Presupuestos de 30 de Mayo de 1899, quedó ya preparando la publicación de las cuentas de las Compañías en el ejercicio de 1898, y el Tribunal de Cuentas comprobaría la conformidad de esas cuentas de las Compañías con las presentadas por el nuevo contable, sometiéndose todos estos documentos al Parlamento y quedando a disposición de todos sus miembros.

La preocupación que después de resuelto este problema seguía dominando en Francia, era la de saber cuánto tiempo duraría esta situación, previéndose que esa inspección así organizada habría de durar muchos años, porque a pesar de los gastos hechos quedaban muchas obras sin terminar y no pocas líneas por construir, que exigirían aún otro gasto de unos 800.000.000.

¿Será preciso, fatalmente, decía Hamon, llevar cada año al presupuesto del Ministerio de Obras Públicas anualidades cada vez más importantes para pagar la parte de gastos de que se ha encargado el Estado, y que está evaluada en cerca de 700.000.000? En la exposición de motivos del presupuesto de 1900, el Ministro de Hacienda, M. J. Caillaux, expresa su sentimiento porque el Estado haya aceptado los anticipos de las Compañías en vez de hacer un empréstito a la luz del día, y por consiguiente, en mejores condiciones. «La situación financiera, dice, sería completamente satisfactoria si al mismo tiempo que se amortiza no se tomase prestado directamente para alimentar la cuenta especial de la guerra e indirectamente para los trabajos de ferrocarriles. Es muy cierto que los empréstitos a que se ha recurrido por mediación de las Compañías de ferrocarriles, serán amortizados por el juego automático de las anualidades antes de que terminen las concesiones otorgadas a las Compañías de ferrocarriles; pero no es menos cierto que la deuda reembolsable a plazo se aumenta así todos los años en una cantidad variable, y que al mismo tiempo aumentan las anualidades, cuyo peso gravita sobre el presupuesto. Creemos que en cuanto lo permitan las disponibilidades del presupuesto, sería esencial continuar y terminar la obra tan felizmente comenzada, antes de incorporar al presupuesto los gastos de este orden, y sobre todo, renunciar a ese sistema de empréstitos por intermediarios que ha costado tan caro al Estado francés.»

La Comisión de presupuestos, adhiriéndose a las ideas del Ministro de Hacienda, propuso emplear las disponibilidades del presupuesto de 1900 en pagar las obras de ferrocarriles y reducir a 45.000.000 de francos la participación que se reclamase a las Compañías en 1900, sin que por eso se paralizase la marcha de las obras. Además propuso que el gasto previsto cada año para la construcción de las líneas concedidas en 1883 a las grandes Compañías, se pagase a partir de 1901 con



los recursos ordinarios del presupuesto. Ese deseo de hacer entrar en los gastos normales una cantidad de 35.000.000 de francos para ferrocarriles, no pudo por desgracia realizarse. Los nuevos gastos que se votaron durante la discusión del presupuesto, redujeron a la nada esa disponibilidad de 35.000.000, y para obtener el equilibrio en el presupuesto de 1900 hubo que suprimir esos 35.000.000 y apelar otra vez al crédito de las grandes Compañías para la provisión de fondos necesarios para las obras nuevas.

¿Verá al cabo, decía Hamon, el presupuesto de 1901, el fin de los empréstitos hechos por las Compañías por cuenta del Estado, y realizará por primera vez la incorporación al presupuesto de los gastos de las líneas de 1883? Se puede dudar, por mucho que se desee esa medida, cuya idea tuvo por primera vez M. Boudenoot, Ponente general del presupuesto de 1900.

¿Debemos, sigue diciendo, limitar nuestra ambición a no aumentar las anualidades que se deben a las Compañías? ¿Hay que renunciar a toda esperanza de una reducción? ¿No sería posible hacer con la Compañía de Orleans una convención semejante a la que ha aceptado la de París-Lyon-Mediterráneo? Así disminuirían las anualidades cuyo peso gravita sobre el presupuesto.

Por otra parte, para que cubran los recursos ordinarios del presupuesto las insuficiencias de productos de las grandes Compañías, ha sido preciso imponer sacrificios a los contribuyentes y aplazar las reformas financieras. De aquí nació un vivo descontento que se tradujo por ataques violentos contra las convenciones de 1883. Desde hacía quince años el Estado estaba obligado a poner cada año a disposición de las Compañías muchos millones, y en lugar del reparto de beneficios esperados hasta ese día, no había habido más que cargas de los déficits.

Se había dicho que el déficit en la explotación de las grandes redes no era más que la consecuencia necesaria e inevitable del nuevo régimen de los ferrocarriles; pero los hechos han desmentido esa teoría. En una Memoria sobre el presupuesto de 1898, M. Guillain demostró que después del krack de 1882 había sobrevenido una crisis comercial, industrial y agrícola en el mundo entero, que especialmente había afectado a Francia, cuyos viñedos habían quedado en gran parte destruídos por la filoxera, acontecimientos imprevistos que habían producido una baja rápida del tráfico y forzado a las Compañías a solicitar la garantía de interés. Más tarde, las medidas tomadas para suprimir las cuentas de explotación parcial agravaron las cargas de la garantía, y finalmente, en 1892, la desgravación de las tarifas de gran velocidad produjo una ligera disminución en los productos, y de ese modo en 1893 las peticiones de garantía alcanzaron la cifra colosal de 100.000.000 próximamente.

Pero a partir de 1893 se realizaron notables economías en los gastos de explotación; se escuchó el grito de alarma dado por el Ministro de Hacienda M. Burdeau, y por otra parte los viñedos del Mediodía, regenerados a fuerza de iniciativas inteligentes y de laboriosos esfuerzos, proporcionaron de nuevo un tráfico remunerador. Líneas pequeñas, construídas casi enteramente a expensas del Estado, se hicieron productivas y desempeñaron el papel de afluentes para las grandes arterias, y los productos de todas las redes acusan plusvalías que no son absorbidas por los aumentos de gastos, y van disminuyendo las insuficiencias de explotación que el Estado debe rellenar.

En el ejercicio de 1898 sólo tres grandes Compañías solicitaron la garantía de interés por las siguientes cifras:

	Francos.
Compañía del Este	2.893.000
Idem del Oeste	9.621.000
Idem del Mediodía	1.931.000
TOTAL	14.445.000

	Francos
Y en 1898 dos Compañías:	
Compañía del Oeste	8.100.000
Idem del Mediodía	1.240.000
TOTAL	9.240.000

En vista de estos datos, Hamon hacía las siguientes consideraciones: Los productos de explotación continúan su marcha ascendente, y Compañías que habían hecho siempre uso de la garantía del Estado, tienen productos netos superiores a su servicio financiero. Pero siempre que el producto neto de un año excede de las deducciones que tienen que operarse, el exceso se destina a reembolsar la deuda de garantías. La Compañía deOrleans había podido ya reembolsar 4.052.000 francos después del ejercicio de 1893, y se esperaba pagase 3.022.025,68 francos en la liquidación del ejercicio de 1899, y lo mismo sucedería a la Compañía del Este, que por primera vez devolvería al Estado 4.351.626,35 francos.

En la sesión del Senado, de 11 de Febrero de 1897, el Ministro de Obras públicas, M. Turrel, demostraba que los pagos procedentes de los superávits de las Compañías más pronto o más tarde debían contribuir en gran manera al reembolso de los anticipos hechos por el Estado. En efecto, todas las Compañías amortizaban los empréstitos que habían contraído por medio de emisiones de obligaciones y esa amortización ha de estar terminada cuatro o seis años antes de que terminen las concesiones y, por tanto, ha de haber cuatro o seis años con excedentes importantes. Estas afirmaciones se basan sobre los siguientes datos. El capital acciones quedará amortizado en cada Compañía en el año que indica el cuadro siguiente, dejando disponibles el número de anualidades que también se indican, así como el importe de cada uno y el de todas ellas.

Compañías.	Año de amortización de las acciones.	Número de anualidades que quedan disponibles	Importe de cada anualidad.	Importe de todas las anualidades.
Este	1950	5	11.939.000	59.695.000
Oeste	1951	5	5.527.500	27.637.500
Orleans	1950	6	9.639.500	59.637.000
P. L. M.	1953	5	19.000.000	95.000.000
Mediodía	1955	5	6.344.500	31.722.500
De capital obligaciones quedarán disponibles:				
Este		5	22.558.000	111.240.000
Oeste		5	63.358.000	316.790.000
Orleans		6	65.320.000	391.920.000
Mediodía		3	57.448.000	172.344.000
TOTAL				1.265.986.000

Afirmaba, pues, el Ministro que en el caso en que los productos líquidos anuales fuesen insuficientes se reembolsaría íntegramente la deuda del Estado, sea por medio de esos excesos sea, por el material móvil, que constituiría una prenda segura en beneficio del Estado. Esta era también la opinión de M. Maurice Sibille, cuya Memoria sobre el presupuesto de las convenciones está reconocida como la mejor exposición sobre la situación de las grandes Compañías frente al Estado.

He aquí dicha Memoria que resume la situación, con relación al presupuesto de 1900, en los términos que pueden verse a continuación, traducidos de los *Documents parlementaires* del Congreso de los Diputados de la República Francesa (núm. 1.141):

Memoria del ponente M. Sibille.

«La Compañía del Norte no ha recurrido jamás a la garantía de intereses, y se anuncia que, a partir de 1900, entre esta Compañía y el Estado habrá reparto de beneficios. Desgraciadamente, desde 1884 a 1893 la Compañía del Norte ha llevado las insuficiencias de las líneas nuevas a la cuenta de explotación parcial, y ha pagado el déficit con la ayuda de emisiones de obligaciones. El producto neto de la explotación, de 1884 a 1898, ha sido elevado por esta medida, y fueron distribuídos a los accionistas dividendos superiores al dividendo garantizado; pero, a causa de las emisiones de obligaciones, se ha aumentado poco a poco la suma a deducir para el servicio de los empréstitos.

»En el momento presente, ese aumento de la deducción, que ha de operarse sobre los ingresos, no entraña sino una disminución del dividendo repartido a los accionistas; en el porvenir, tendrá otra consecuencia: reducirá la parte del Estado en los beneficios de la explotación; esta reducción será igual a los dos tercios de la suma necesaria para el servicio de intereses y de amortización de las obligaciones emitidas para saldar las cuentas de explotación parcial.

»Durante diez años, la Compañía P. L. M. ha recurrido a la garantía; ella ha sido la que ha reclamado para un ejercicio la suma más elevada; el déficit de explotación ha sido en 1893 de 28.900.000 francos en la red principal, y de 2.233.000 francos en la línea del Ródano al Mont-Cenis. Pero en 1897 se consideró a la Compañía como definitivamente salida del período de déficits. Con arreglo a la convención de 17 de Mayo de 1897, aprobada por la ley de 24 de Enero de 1893, reembolsó por anticipado la deuda de 150 millones contraída desde 1884 a 1895, tomando a su cargo una cantidad equivalente sobre los adelantos hechos al Estado desde el año 1883 para construcciones de nuevas líneas e incorporó a su red principal la línea del Ródano al Mont-Cenis, obligándose a soportar las futuras insuficiencias de esta red especial mediante el pago de una anualidad que representa la parte permanente de la garantía correspondiente a esta línea, que siempre ha tenido déficit. En 1899, el Estado, gracias a las convenciones de 1883 y de 1897, ha percibido una parte de los beneficios de la explotación: la Compañía ha entregado al Tesoro una cantidad de 149.935 francos y 33 céntimos, equivalentes a las dos terceras partes de los beneficios a distribuir para el ejer cici de 1898.

»Para el ejercicio de 1893, por el contrario, el Estado no participará en la distribución, porque existe un margen de 3.475.000 francos para llegar a ello. Por otra parte, la Compañía P. L. M. estima que la Exposición de 1900 provocará un aumento de tráfico y un alza de recaudación; prevé para e ejercicio de 1900 un excedente de 8.500.000 francos a repartir en 1901; en este caso, entregaría al Estado 5.666.000 francos.

»La Compañía de Orleans, después de haber reclamado, desde 1884 a 1897, cantidades más o menos elevadas, ha entregado finalmente al Tesoro, para el ejercicio de 1898, un excedente de 4.052.000 francos.

»La deuda puede fijarse al 31 de Diciembre de 1898, en capital e intereses, en 190.150.724,39 francos. Puede esperarse que el total reembolso se efectuará en plazo no lejano, en virtud de una combinación análoga a la adoptada para el arreglo de cuentas de la Compañía P. L. M. El material está valorado en 273.233.000 francos (*Rapport* del Consejo de Administración a los accionistas), y la amortización de los empréstitos dejará libres las anualidades hasta la suma de 400 millones, según el ministro de Obras públicas.

»En 31 de Diciembre de 1898, la Compañía del Este debía por capital e intereses 192.413.110,85 francos. Esta Compañía, que en 1892 pedía francos 17.777.000, no ha pedido para el año 1893 más que 2.893.000 francos, y el proyecto de presupuesto no prevé para el año 1899 más que una insuficiencia de 426.000 francos.

»La prosperidad de los establecimientos metalúrgicos servidos por su red, permite esperar un aumento de tráfico, la desaparición de las insuficiencias de explotación y, en plazo breve, pagos para el reembolso de la deuda. Su material móvil está evaluado en 326.883.000 francos (*Rapport* del Consejo de Administración a los accionistas), y según el ministro de Obras públicas, al final de la concesión, las anualidades libres de todas las cargas para la amortización de los préstamos, se elevarán a 238 millones.

»La Compañía del Mediodía debía, en concepto de garantía de intereses, el 31 de Diciembre de 1898, la cantidad de 211.632.727,50 francos en capital e intereses. Se han hecho considerables esfuerzos para realizar economías en esta red. Las insuficiencias de explotación, después de haber sido de francos 18.746.000 en 1892, han descendido a 2.735.000 francos en 1897, y, a pesar del rescate del canal del Mediodía, a 1.931.000 francos en 1898, y, aproximadamente, a 2.500.000 francos en 1899. Semejantes resultados pesmiten esperar para en breve el término del período de insuficiencias. El material móvil está valorado en 199.350.000 francos (*Rapport* del Consejo de Administración a los accionistas), y, según el ministro de Obras públicas, las disponibilidades de los seis últimos años de la concesión se podrán elevar a 202 millones.

»La Compañía del Oeste es la que mayor deuda ha contraído. El 31 de Diciembre de 1893 debía, en capital e intereses, 246.485.793,58 francos. Pedía para el año 1898 una suma de 9.621.000 francos y el

proyecto de presupuesto prevé para 1899 un anticipo de 7.600.000 francos. En el momento presente, los adelantos del Estado pueden considerarse aún suficientemente garantizados. El Consejo de Administración, en una Memoria a los accionistas, valora, en efecto, en 279.125.000 francos el material móvil y los objetos muebles; la Administración estima que después de la amortización de los empréstitos y antes del término de la concesión, quedarán libres anualidades que se elevarán a 340 millones.

»Pero la Comisión del presupuesto de 1898 ha comprobado que, desde 1894 a 1897, sólo la red del Oeste había dejado de conseguir la limitación de la progresión en los gastos, y por voz de su ponente, el honorable M. Guillain, ha formulado la siguiente advertencia:

»Se impone un esfuerzo considerable a la Compañía del Oeste, si no quiere quedar sola en una situación de déficit que los Poderes públicos no pueden consentir que se prolongue indefinidamente.

»Al constatar que en la red del Oeste las insuficiencias no han desaparecido o disminuído en las mismas proporciones que en las redes de las demás Compañías, nos creemos en el caso de preguntar: ¿Ha suprimido la Compañía del Oeste todos los gastos inútiles? ¿Ha exigido en todos los servicios el considerable esfuerzo recomendado por la Comisión del presupuesto de 1898?

»Y al ver la cifra elevadísima de la deuda del Oeste, añadimos: ¿Han perdido, los administradores del Oeste, la esperanza de aumentar algún día los dividendos? ¿Acaso se habrán hecho indiferentes a los resultados financieros de la explotación, lo cual, según justa observación, es «el peor de los regímenes en materia de explotación de caminos de hierro»?

»La imparcialidad nos ha llevado—dice la Memoria de M. Sibille—a reproducir las explicaciones de la Compañía del Oeste sobre el empleo de la garantía; no queremos ahora aprobarlas ni criticarlas. Lo que importa poner de relieve es que, si los déficits de explotación en la red del Oeste continúan siendo cubiertos por medio de anticipos reintegrables, la prenda ofrecida al Estado por su deudor se convertirá en insuficiente; es que, si las previsiones de la Compañía no se realizan, la necesidad del rescate o de una nueva convención no podrá ser seriamente discutida.

»Aunque el total de las deudas de las Compañías del Este, del Oeste, de Orleans y del Mediodía, se elevan a 850 millones, estimamos que los préstamos efectuados en virtud de las convenciones de 1883 han sido erróneos, o mejor, prematuramente, calificados de aventurados, y hacemos constar que la Administración no ha perdido la esperanza de obtener, en un porvenir próximo, un reparto de beneficios con las Compañías P. L. M. y Norte, un pago total o parcial de las deudas de las de Orleans, del Mediodía y del Este, y una disminución de los anticipos anuales a la Compañía del Oeste.»

Este es el juicio formulado sobre las grandes Compañías por el Ponente del presupuesto de las convenciones para 1900. Su imparcialidad chocó a algunas gentes que tenían más interés en acumular cargos contra las Compañías que en demostrar el peligro del sistema actual de los ferrocarriles en Francia.

Durante la discusión del presupuesto de 1900, M. Sibille examinó las críticas formuladas contra ese sistema, y he aquí sus conclusiones:

«Grande fué la decepción cuando se vió, no las seis Compañías, pero sí cinco de ellas, exigir garantías considerables.

»Las protestas surgieron por todas partes.

»El Gobierno, las Comisiones de presupuestos de la Cámara, las Comisiones de Hacienda del Senado, declararon que las Compañías explotaban, malgastaban demasiado, y que se les debía imponer economías. Oid, por ejemplo, a M. Camilo Pelletan, Ponente del presupuesto de 1891:

«La Comisión de presupuestos ha juzgado que no bastaba dar como resultado de sus deliberaciones sobre las garantías la votación de una cifra de gastos que no era ni parecía que pudiera ser discutida, y ha decidido que procedía invitar al Gobierno a estudiar sin demora un programa de explotación concebido de modo que redujere por medio de economías el importe de la garantía de interés y de las cuentas de explotación parcial.»

»M. Burdeau, Ministro de Hacienda, al presentar el presupuesto de 1895 decía:

«Hemos de contar, sobre todo, con una política de economía severa para dejar el máximum de efecto a los productos brutos que puedan producirse.»

»Y las mismas críticas, las mismas recomendaciones se formulan en nombre de diferentes Comi-

siones de presupuestos por MM. Cornudet, Labat, Fleury-Ravarin y Guillain; los ponentes cambian, pero todos repiten: ¡economías!, ¡economías!, ¡más economías!

»La Administración de Obras públicas ha seguido las indicaciones que se le han dado, y las Compañías, cediendo a las sugestiones o siguiendo los consejos dados por el Ministro, han hecho reducciones importantes en los gastos.»

Como se ve, al terminar el siglo XIX la opinión pública en Francia no estaba completamente segura sobre los resultados de la política ferroviaria tradicional. La fe en el sistema de las convenciones sobre la base de la ley de 1842 sufría considerables oscilaciones, y mientras a veces se producía un movimiento de confianza y se contaba por seguro que el porvenir justificaría las previsiones optimistas de que las Compañías podrían enjugar toda su deuda con el Estado antes del plazo de la reversión, otras veces se temía que al llegar ese momento la deuda excediese considerablemente del valor del material móvil que servía de garantía, y que el Estado experimentase la pérdida consiguiente, frustrándose así las esperanzas en la bondad del sistema que, como tantas veces repite Kaufmann, consisten en que el Estado llegue un día a ser propietario de los ferrocarriles sin haber tenido para ello que gastar un céntimo de los fondos públicos.

La cuestión no podía resolverse más que conociendo con certeza el incremento de los gastos y el de los ingresos hasta el día de la reversión; pero esas previsiones son muy inseguras y están expuestas a rectificaciones que las hacen casi inútiles. Los productos son función del tráfico, y éste de toda la vida económica del país, que a su vez lo es de la del mundo entero. Son, por consiguiente, demasiados los elementos que entran en su organización para que puedan hacerse previsiones algún tanto fundadas.

En cuanto al incremento de los gastos, es a su vez función del incremento del tráfico y de los perfeccionamientos técnicos, y siendo aquél inseguro y éstos absolutamente imposibles de prever, cuantos cálculos quieran fundarse sobre él pecarán casi necesariamente de fantásticos. No hay más que considerar la enorme perturbación que en uno y otro elemento ha traído la guerra, y traerán tanto o quizás más que ella sus consecuencias, para comprender que todas esas previsiones hechas de 1890 a 1900 han perdido todo su valor, si es que tuvieron alguno en algún momento.

Podrá objetársenos que entonces nadie preveía la guerra. Eso sólo es verdad hasta cierto punto, porque entonces, antes y después, la guerra europea era cosa descontada para todos los Gobiernos, aun cuando naturalmente no se pudiese anticipar nada sobre su extensión, duración y resultados. La política general y militar de todas las grandes naciones, incluso Francia, prueba que se contaba con la guerra con absoluta seguridad. Y aun cuando la guerra no hubiera existido, no se necesitaba un espíritu excesivamente perspicaz para comprender que en esta época de cambios vertiginosos y profundos, hacerse un plan en 1890 para sesenta o setenta años, contando que las cosas seguirían marchando del mismo modo durante ese tiempo, era suponer gratuitamente que la marcha general del mundo iba a hacer un alto tan sólo en lo que afectaba a los ferrocarriles franceses para que no sufriesen perturbaciones los planes que sobre ellos se hacían, y una hipótesis de esa especie es muy difícil de justificar ni defender, sea cualquiera la opinión que se tenga sobre el sistema ferroviario francés en sí mismo o aplicado al caso de Francia, que esto es cosa enteramente distinta. Entiéndase bien, y perdónesenos la insistencia, necesaria para salvar nuestro criterio de imparcialidad y objetividad, que lo que aquí se critica no es el sistema francés ni la política particular de Francia, sino el que haya querido aplicarse en cierto modo el cálculo de probabilidades a un plazo de tiempo tan largo, que era seguro que durante él habrían de cambiar los valores de todos los datos que entraban en el problema, con lo cual, como es natural, el cálculo de probabilidades resultaba inaplicable, como comprenderán perfectamente cuantos conozcan sus fundamentos matemáticos y aun podrán apreciar sin dificultad los más ajenos a este género de estudios. . . . . .

Proyecto de M. Bourrat para el rescate de las grandes Compañías.

La cuestión del rescate de los ferrocarriles por el Estado, que abandonada, al parecer, desde que definitivamente había triunfado el plan de las nuevas convenciones de 1883, que parecía la consagración absoluta del sistema y la renuncia definitiva a los planes de Freycinet, volvió a surgir a fines del siglo XIX, quizás a consecuencia de influencias de orden teórico producidas por el desarrollo de los partidos socialistas, y quizás también porque las dudas y vacilaciones de que acaba de hablarse, traídas por la situación financiera de las Compañías y del Estado en relación con ellas, preparasen el terreno convenientemente para ese resurgimiento.

Aparte de algunas campañas de prensa y de otras electorales, no había vuelto a tratarse de esa cuestión, especialmente en el Parlamento, hasta que se sometió a la Comisión de ferrocarriles de la Cámara de Diputados un proyecto de rescate de las Compañías del Oeste y del Mediodía, presentado por M. Guillemet, y otro referente a la nacionalización de los ferrocarriles. La Comisión encargó a M. Bourrat, diputado por los Pirineos orientales, que hiciese un estudio detenido sobre estas dos cuestiones, y este diputado, poniendo a contribución sus conocimientos especiales y sus trabajos anteriores en la Comisión de los ferrocarriles, así como los documentos que había podido obtener en Obras públicas y los datos que le proporcionaron algunos funcionarios de la inspección, hizo un proyecto de dictamen, en el que con gran ardor ponía de relieve los que él creía abusos más o menos escandalosos e inercia de algunas Compañías, que, a su juicio, se preocupaban tan poco de los intereses de sus accionistas como de los del público.

Este proyecto de dictamen promovió apasionados comentarios, y después de muchas sesiones la Comisión no quiso decidirse sobre las conclusiones terminantes a que llegaba M. Bourrat, y dejó a éste libre para que lo convirtiese en proposición de ley.

Para M. Bourrat, como para todo el mundo, el derecho de rescate por parte del Estado era cosa indiscutible; pero de lo que se trataba era de demostrar la necesidad del rescate de las cuatro Compañías del Oeste, Este, Mediodía y Orleans, buscando antes cuáles serían las consecuencias, tanto financieras como para el presupuesto, de esta operación.

He aquí como evaluaba la cantidad que había de pagarse:

La anualidad a pagar a cada Compañía no podría, en efecto, incluso en la hipótesis más favorable a sus intereses, ser superior al producto neto de la red, aumentado con la garantía de interés y con las anualidades ya a cargo del Tesoro, así como con las insuficiencias llevadas a la cuenta de primer establecimiento.

En cuanto a los reembolsos en capital (reembolsos por objetos muebles y por obras complementarias), no se deberían tomar en cuenta más que para las Compañías de Orleans y de Mediodía, en el caso en que el mínimo fijado por las convenciones de 1883 tuviera que aplicarse, y este caso es el más probable, puesto que las Compañías del Este y Oeste aún recurren a la garantía de interés.

Pero nos encontramos con que, refiriéndonos a las cifras antes reproducidas en 1.° de Enero de 1899, el Estado habría podido tener que pagar:

	Francos.
A LA COMPAÑÍA DE ORLEANS:	
Por obras complementarias	52.000.000
Por objetos muebles	142.632.000
TOTAL	194.632.000
En la misma época la deuda de esta Compañía por garantía de interés era	190.000.000

	Francos.
A LA COMPAÑÍA DEL MEDIODÍA:	
Por obras complementarias	21.000.000
Por objetos muebles	97.868.000
TOTAL	118.868.000
Cantidad muy inferior a la deuda de la Compañía que era	211.000.000
A LA COMPAÑÍA DEL ESTE:	
Por obras complementarias	53.392.000
Por objetos muebles	201.200.000
TOTAL	254.592.000
La deuda de esta Compañía en la misma época era	192.413 000
A LA COMPAÑÍA DEL OESTE:	
Por obras complementarias	42.608.000
Por objetos muebles	128.047.000
TOTAL	170.655.000
La deuda de esta Compañía en la misma época era	246.486.000

Conviene añadir que el 31 de Diciembre de 1898 se le debía al Estado por reembolso de Deudas, con arreglo a las Convenciones de 1883:

Por la Compañía del Este	49 062.000
Por la Compañía del Oeste	51 000.000

Observaremos, finalmente, que cualquiera que sea la solución adoptada sobre la compensación del activo y del pasivo de las Compañías en caso de rescate de sus redes, el presupuesto del Estado no podría quedar gravado a causa de los reembolsos en capital por una cantidad de importancia.

Hay un punto, en efecto, sobre el que no parece posible que haya ninguna duda, y es que la deuda de garantía de intereses tiene como prenda el material móvil y otros objetos, y las cifras anteriores demuestran que, respecto a las cuatro Compañías de que se trata, el crédito del Tesoro es superior a la prenda que le está especialmente asignada.

Los argumentos en pro y en contra, del proyecto de M. Bourrat, son los ya tantas veces repetidos en favor y en contra respectivamente de la explotación por el Estado o por las Compañías privadas. Realmente, desde hace ochenta años que se discute la cuestión, no puede decirse que en esta ocasión se haya aportado alguno distinto de los que ya se leían u oían en 1840, y colocados los partidarios de cada sistema en puntos de vista enteramente distintos, y dando cada uno gran importancia a hechos o consecuencias que el otro considera de orden secundario, la discusión ha seguido y seguirá probablemente mientras haya ferrocarriles, sin que de ella sea posible sacar gran luz. Respecto a los datos que en este caso concreto aportan unos y otros, o son ya de los que constan en las cifras expuestas en esta monografía o se trata de previsiones para el porvenir, todas ellas sometidas a las causas de error de que nos ocupábamos algo más arriba, es decir, cifras con muy escasas garantías y con mucho de fantásticas, porque no proceden, ni de datos absolutamente exactos ni de cálculos con valor matemático, sino que son manifestaciones de un criterio preconcebido que se trata de justificar con un rigor científico puramente aparente, pero del que carecen, en realidad, en absoluto.

Todas esas razones justifican, a nuestro entender, sobradamente que se prescinda de reproducir en este lugar tales argumentos y cifras que no añadirían nada útil al material que nos proponemos acopiar para el estudio de los ferrocarriles en Francia.

Extensión de la red del Estado que se consideraba posible en 1900.

Ante la situación de los ferrocarriles franceses que expusimos más arriba, un escritor tan poco sospechoso de parcialidad en favor de los ferrocarriles del Estado como Hamon, se preguntaba: «¿Habrá plusvalías si no se impone a las redes rescatadas la prudente gestión en la que se mantiene hoy la red del Estado que intenta obtener resultados tan satisfactorios como las redes vecinas? Esta gestión, que da testimonio de los esfuerzos de un personal superior verdaderamente notable, que perfecciona poco a poco sus procedimientos de explotación, que ha dado tantas facilidades a los viajeros, daría resultados mucho más convincentes si no se tuviese que luchar contra dos pecados originales que nunca se pondrán bastante de manifiesto:

»1.° La red del Estado sirve la región menos industrial de Francia.

»2.° Está obligada a soportar la concurrencia de las redes de Orleans y del Oeste, concurrencia que no tiene ninguna analogía con las que se hacen ordinariamente las redes vecinas, sino que en cierto modo es un *handicap,* porque siempre van favorecidas las dos Compañías privadas. Se puede comparar la red del Estado y las de Orleans y el Oeste a corredores cuyo objeto común sería el de llegar el primero en la lucha económica; pero ¿cómo sería la lucha libre e igual si uno de los corredores, que aquí es la red del Estado, tuviese la boca amordazada, los pies trabados y las manos encadenadas?

»Esta es de hecho la situación de la red del Estado: que no es libre para rebajar sus tarifas o aumentar el número de sus trenes, que ve paralizado el desarrollo de su tráfico por el drenaje de las íneas concurrentes y que no encuentra en su territorio más que transportes poco remuneradores, industrias rudimentarias o expediciones agrícolas intermitentes.

»¿Cómo ha de extrañar, pues, que más de 200 representantes de las regiones del Oeste reclamen con insistencia una línea del Estado de París a Chartres?

»La Administración de los ferrocarriles del Estado podría entonces establecer libremente sus horarios y hacer circular expresos hacia Nantes, Burdeos y la Rochela y crear un tráfico con París, que no existe actualmente. Este proyecto, tan conforme con los deseos del Parlamento, ¿es realizable? ¿Tiene el Ministro de Obras públicas algún medio para hacer igual la lucha entre la red del Estado y las grandes Compañías vecinas? Así lo creemos, y para llegar a ello propondremos a la vez un nuevo contrato con la Compañía de Orleans y el rescate de la Compañía del Oeste.»

El convenio con la Compañía de Orleans lo planeaba Hamon sobre la base de que lo único que deseaba esa Compañía era reembolsar sus deudas de garantías para tener la libertad de su dividendo, pero que la única cosa que la detenía para ello era la insuficiencia actual de su producto neto, por lo cual vacilaba en proponer una combinación análoga a la de la Compañía de P. L. M., que tendiese a compensar la deuda de garantía con una reducción de la cantidad total de la anualidad por los anticipos en obras ejecutadas en las líneas de 1883.

Esta deuda de garantía se elevaba en 31 de Diciembre de 1899 a las cifras siguientes:

	Cuenta de capital.	Cuenta de intereses.	TOTAL
Pagos a la Compañía...	144.587.624,69	51.562.444,03	196.150 068,72
Devoluciones hechas...	146.774,99	3.474.875,35	3.621.650,34
TOTAL el 31 de Diciembre de 1899.......	144.440 849,70	48.087.568,68	192.528.418,38

Descontando el pago de 3.022.025,68 francos que la Compañía había de hacer al comenzar el ejercicio de 1900, la deuda quedaba reducida a 189.500.000 francos en números redondos.

Esta deuda resulta sensiblemente igual al valor de las líneas de la red de Orleans, situadas por encima de la línea de París por Bretigny y Vendôme a Tours. La totalidad de esas líneas, que no detallamos, forman un grupo de 12, con 1.010 kilómetros de longitud, y cuyo coste satisfecho por las Compañías, deduciendo las aportaciones del Estado y de los Municipios, era de 171.495.000 francos.

Según Hamon, la Compañía de Orleans no podía invocar ninguna razón decisiva para conservar esos 1.010 kilómetros que penetran como una cuña en la red del Oeste y del Estado y que dan un producto kilométrico relativamente reducido (12.230 francos por año), mientras que el producto kilométrico total llega a 18.000 francos, y que, en cambio, cuestan muy caras, puesto que el coeficiente de explotación resulta a 50 por 100, mientras que el coeficiente medio total de la Compañía no es más que de 46 por 100.

Parece, pues, que sería ventajoso para el Estado y para la Compañía de Orleans celebrar un convenio por el cual el Estado, por su parte, condonaría a la Compañía su deuda actual de garantías, y el Estado, en cambio, recibiría de ella la propiedad de los 1.010 kilómetros comprendidos entre París-Bretingy, Tours-Vendôme, Saumur, el Mans, Nantes y Landerneau y ramales.

Quizás, según el valor exacto de las líneas cedidas y el actual de la deuda de garantía, fuese preciso satisfacer a la Compañía una anualidad en compensación para tener en cuenta la diferencia entre los productos netos y las cargas de intereses y la amortización de los capitales que hubiesen servido para el establecimiento de esas líneas y para reembolsarle el material móvil que consintiese en ceder.

Respecto al rescate de la Compañía del Oeste, hacía Hamon la salvedad de que «ante todo conviene decir que no se trata de ningún modo de proceder a un rescate íntegro y según el procedimiento establecido por las convenciones de 1883, aunque la Compañía esté ya quizás resignada a ello». Aunque diga por medio de sus representantes que en 1905 empezaría a reembolsar su deuda de garantía, y aunque el Ministerio de Obras públicas, animado de sentimientos manifiestos de benevolencia, certifique a los diferentes ponentes del presupuesto que esa fecha fatídica es completamente admisible, y aunque los inspectores de Hacienda encargados de la inspección administrativa la hayan también aceptado sin encontrarla demasiado próxima, «es de temer, sigue diciendo Hamon, que se retrase mucho más por muchas razones independientemente de la baja fatal de los productos después de la Exposición universal. Será, en efecto, preciso que la Compañía del Oeste haga importantes pedidos de material móvil, grandes trabajos de mejora en las vías, ensanche de estaciones y construcción de puentes, y hasta es muy probable que tenga que doblar la sección de París a Chartres, ya muy recargada actualmente. ¿Podrá la Compañía hacer esas obras y soportar el peso de nuevas cargas considerables amortizables en cincuenta años? Lo dudamos.

»En estas condiciones el reembolso, aun posteriormente a 1905, de la deuda actual de garantía, parece comprometido y poco probable, y como la elasticidad de su tráfico no permitirá obtener una plusvalía de rendimiento, y como la concurrencia marítima y fluvial por el Sena parece aumentar en intensidad, es verosímil que la Compañía se desinteresará cada vez más de aumentar el número de viajeros y mercancías y quedará entonces en una posición muy crítica.

»La combinación que proponemos permitirá contener esta caída y atenuar el peligro, dando a la Compañía un socorro inmediato y desembarazándola de importantes cargas eventuales. Se trataría de hacer un rescate parcial de la red incautándose de todas las líneas de Bretaña y de todas las secciones de líneas que de ellas dependen, situadas por debajo de la gran línea de París-Granville y Saint-Cyr.

»Con esta cesión la Compañía del Oeste vería su red reducida en una tercera parte y podría, por consiguiente, adoptar en las líneas de Normandía procedimientos de explotación semejantes a los

del Norte e inaplicables en las líneas de Bretaña, a causa de la extensión del recorrido y de los pocos recursos industriales de los departamentos del Oeste.»

He aquí cómo podría hacerse este rescate de líneas:

El 31 de Diciembre de 1899 la deuda de la Compañía del Oeste alcanzaba las cifras siguientes:

	Francos.
Capital	206.822.959,59
Intereses	56.613 421,99
TOTAL	263.436.381,58

Añadiendo a los saldos atrasados la garantía correspondiente al año 1899 y los intereses corrientes, esa deuda excederá de 280.000.000 a fines de 1900.

En cambio, la diferencia entre el valor de las líneas cuyo rescate se propone y el valor actual de la deuda de garantía, éstaría representado por una anualidad, cuyo importe podría disminuirse ligeramente si se concedía a la Compañía para todo el resto de su red una reducción en el interés de los anticipos.

Esas nuevas convenciones con las Compañías del Oeste y de Orleans, no darían únicamente a la red del Estado elementos más activos de tráfico precisando la configuración de las líneas, sino que tendrían la ventaja y el mérito de suprimir las trabas impuestas por las convenciones de 1883, que no podían justificarse más que por el temor de rebajar los productos de Orleans y del Oeste y por la situación de las líneas conservadas por esas Compañías casi en medio del perímetro servido por la red del Estado.

Por consiguiente, esas servidumbres, de las que se han hecho interesantes estudios en un resumen incluído por M. Bourrat, en su dictamen sobre el presupuesto de 1900, en una nota interesantísima redactada por la Administración de ferrocarriles del Estado y en el dictamen de monsieur Sibille sobre el presupuesto de 1899, desaparecerán, y la red del Estado, ensanchada de este modo y presentando una configuración más clara y mejor redondeada, y desembarazada de líneas que unas la penetran y otras la comprimen, será un campo de experiencias suficientemente preparado que permitirá juzgar con toda sinceridad y sin ningun partido preconcebido, si se debe continuar a título definitivo la explotación, tal como está dirigida hoy provisionalmente, y si hay que dar más extensión a esta explotación rescatando todas las líneas de las grandes Compañías, o si por el contrario es preferible conservar las grandes redes y confiar a una Compañía arrendataria las líneas rescatadas por el Estado desde el mes de Junio de 1878.

Al acabar la exposición de este plan termina Hamon diciendo textualmente: «Después de esta experiencia y dejándose guiar por los consejos tan prudentes de M. R. de Kaufmann, se apreciará con pleno conocimiento de causa los resultados del régimen creado en 1842, y sucesivamente perfeccionado en 1859, en 1875 y en 1883; se comparará la explotación por las Compañías con la gestión directa por el Estado, y podrá entonces proponerse la cuestión de saber si el régimen inglés de «la libre concurrencia» no es superior al régimen «monárquico y autoritario» de Alemania.»

Coincidiendo con este proyecto de Hamon, el Ponente general del presupuesto de 1900, monsieur Bondenoot, proponía y lograba que fuese adoptada por la Cámara, a propuesta de la Comisión de ferrocarriles, una moción para que se aplazasen las proposiciones de rescate presentadas por M. Bourrat, y al mismo tiempo presentaba el proyecto de resolución siguiente:

«La Cámara invita al Gobierno a entablar y terminar en los plazos más breves posibles, negociaciones con las Compañías del Oeste y de Orleans con objeto de:

»1.° Conseguir para los ferrocarriles del Estado una estación en París.

»2.° Asegurar a los ferrocarriles del Estado una línea de acceso a París en las condiciones normales.

»3.° Rehacer las redes del Estado, del Oeste y de Orleans en las partes que son actualmente comunes o vecinas, de modo que se asegure a cada una de esas redes con la mayor amplitud posible, su independencia respecto a sus vecinas, a fin de que cese la confusión de esas redes que es tan perjudicial al comercio y a la industria de las regiones atravesadas por sus secciones limítrofes o comunes.

»Y en el caso en que por falta de acuerdo o de buena voluntad resultasen ineficaces esas negociaciones, invita al Gobierno a que le presente para conseguir el objetivo a que se tiende un proyecto de rescate de las Compañías antes mencionadas.»

El capítulo en que Hamon hace este estudio tan interesante, lo termina con la siguiente nota que no debe omitirse para conocer, no sólo la opinión del autor, sino la de otros muchos especialistas en Francia y fuera de ella, a propósito del rescate que ya por aquella época empezaba a verse, no sólo como inevitable, sino también como inminente. Dice así la nota:

«Los inconvenientes de una red del Estado, desde el punto de vista de la forma gubernamental o política, no han escapado a la revista alemana *Zeitung des Vereins der deutschen Eisenbahnverwaltungen,* y en su número del 4 de Abril de 1900 los indicaba del siguiente modo:

«No tenemos que apreciar si el Estado francés sería inferior a Prusia, a Austria o a Hungría para asegurar la explotación de un vasto *Staatsbahn* (red de ferrocarriles del Estado), pero nos parece que si la acción parlamentaria que predomina en Francia debe presidir a la administración de los ferrocarriles, nuestros vecinos del Oeste pueden temer con razón la nacionalización de las líneas férreas.»

El rescate de la red del Oeste

El estado financiero cada vez más difícil de la red del Oeste, según se deduce de los datos que se han expuesto más arriba; la imposibilidad de que la delicada situación de la Compañía permitiese aquellas mejoras indispensables en la vía y en el material para hacer frente a los incrementos de tráfico que exigiría el desarrollo económico de las regiones del Oeste; y la posición difícil y hasta absurda de la red primitiva del Estado, habían llevado la cuestión de las relaciones entre el Estado y la Compañía del Oeste a un punto tal, que ya al comenzar el siglo XX se veía claramente que no iba a ser posible otra solución que el rescate, no porque se llegase en Francia al convencimiento de la bondad o de la superioridad de ese sistema en general, sino porque para el caso concreto del Oeste sería el único recurso prácticamente utilizable.

Las proposiciones y proyectos que hemos visto quedaban pendientes al terminar el siglo XIX, aunque no dieron resultado inmediato, mantuvieron ya la opinión fija continuamente en ese problema, y reproduciéndose sin cesar ante el Parlamento, obligaron al Gobierno, que de todos modos tenía que preocuparse por las dificultades financieras que la situación del Oeste producía, a estudiar la solución del rescate, mientras la opinión pública, trabajada y solicitada durante bastantes años, iba poco a poco identificándose con esa aspiración.

Debe tenerse en cuenta que por muy racional que sea el sistema francés sobre la base de la ley de 1842 y de las convenciones, no era tan dificultoso, ni mucho menos, crear un franco movimiento de opinión en favor del rescate del Oeste. En Francia y en todas partes hay un germen de oposición contra todas las grandes empresas industriales, que no es lo difícil desarrollar, sino contener. En Francia y en todas partes las enormes facilidades que el ferrocarril ha dado a la vida moderna, han contribuído precisamente a extraviar la opinión que ya en materia ferroviaria cree que no existe el imposible, y como por perfecto que sea el régimen nunca son tantas las líneas como

el público desea, ni tan baratas las tarifas como pretende el comercio, ni tan numerosos, rápidos y cómodos los trenes como las necesidades particulares y personalísimas de cada ciudadano se lo hacen desear, siempre hay un motivo de queja contra las administraciones ferroviarias, en cuya incuria, egoísmo o mala voluntad quiere verse la explicación de esas imperfecciones que el público no especialista atribuye siempre a causas ajenas a la misma naturaleza del ferrocarril.

Allí, por consiguiente, donde los servicios ferroviarios estén en manos de grandes Compañías, han de reunirse forzosamente esas dos causas de descontento y ha de ser facilísimo encauzar la opinión en favor del sistema de los ferrocarriles de Estado. Esto sin contar con lo que favorece esa tendencia el ambiente actual tan propicio a toda extensión de las atribuciones del Estado como órgano supremo de la vida nacional en cuyas manos deben estar aquellos grandes instrumentos de los que ésta depende, como son los ferrocarriles.

Claro está que todas estas consideraciones no tienen nada absolutamente que ver con las ventajas que objetivamente tenga uno u otro sistema en absoluto y en su aplicación a países determinados. Lo único que se pretende es explicar por consideraciones elementales de psicología colectiva, el que de otro modo pudiese parecer cambio extraño en la opinión francesa, que no es realmente otra cosa que consecuencia lógica de los hechos y de las opiniones en Francia. Al fin y al cabo, puesto que en Francia explotaban las Compañías la red ferroviaria y puesto que el público no estaba satisfecho con sus servicios, era lógico que aceptase con gusto la idea de un cambio que, dentro de toda concepción colectiva, siempre tiene probabilidades de ser favorable, y que además, preciso es confesarlo, tenía un estímulo de extraordinaria fuerza en el ejemplo de Alemania, sobre todo durante esos años en los que toda la literatura francesa refleja la honda preocupación de estudiar a fondo la organización alemana, cuya superioridad en todo caso, más bien se exagera que se disminuye, y de imitar las grandes instituciones del país vecino y rival como único medio para ponerse a su misma altura.

Todas estas reflexiones que son precisas para no desorientarse ante la nueva actitud de la política ferroviaria francesa, que puede llamarse posición intermedia o de transición, porque se rescata la red de una Compañía, pero se mantiene al mismo tiempo intacto el antiguo régimen respecto a las otras cinco, todas ellas más importantes, no tienen de ningún modo la pretensión de juzgar uno u otro régimen, sino exclusivamente la de explicar el hecho, que a primera vista pudiera aparecer extraño, de que un país rompiese de pronto con una tradición eminentemente nacional, que autores extranjeros de nota habían presentado como la más conveniente para Francia, rectificando su política de modo tan saliente.

Ya hemos dicho que en realidad no había opción, que se seguía el único camino posible; pero el que así fuese no obsta para que sea preciso explicar cómo la opinión pública pudo identificarse con esa necesidad de Gobierno, fenómeno no tan frecuente, sobre todo en los países meridionales, que no exija una explicación, que es lo único que hemos intentado dar en estos últimos párrafos. Esbozadas estas consideraciones, volvemos a la historia parlamentaria del rescate del Oeste.

En páginas anteriores se ha hablado ya de una proposición presentada por los diputados León Vacher, Borie, Lachaud, Boussière y Delmas en 21 de Marzo de 1899, relativa al rescate de los ferrocarriles del Oeste, del Este, del Mediodía y de Orleans.

Las que se referían a estas dos últimas Compañías pasaron a la Comisión de ferrocarriles, y el Ponente, M. Bourrat, las estudió con gran interés, proponiendo, como conclusión, el rescate a partir de 1.º de Enero de 1902 de las cuatro Compañías del Oeste, Mediodía, Orleans y el Este.

La Comisión de ferrocarriles a la que se sometió este dictamen, tomó en su reunión de 20 de Junio de 1900 la resolución siguiente:

«La Comisión de ferrocarriles, en la imposibilidad de decidir sobre las diferentes proposiciones

de rescate que se le han sometido, autoriza a M. Bourrat para que haga disfrutar a la Cámara del trabajo tan considerable a que se ha entregado como Ponente provisional, presentándolo en forma de proposición de ley en su nombre personal.»

En virtud de esa decisión, M. Bourrat transformó su informe en una proposición de ley que presentó a la Cámara el 21 de Junio de 1900 y que pasó a la Comisión de ferrocarriles.

Sin desanimarse por ello, volvió Bourrat a insistir sobre la cuestión, presentando su proposición en forma de enmienda a la ley de Presupuestos de 1901, pero sin obtener ningún resultado.

En 1902 volvió de nuevo a insistir presentando juntamente con M. Sembat una proposición invitando al Gobierno a que procediese al rescate de las redes del Oeste y del Mediodía, y esta vez consiguió por fin que se adoptase su proposición en 23 de Enero de 1902, por 272 votos contra 260, mientras que la proposición de M. Holtz en favor del rescate de las Compañías del Norte, Este, Orleans y P. L. M. fué rechazada por 303 votos contra 214.

A estas tentativas siguió un contraproyecto de M. Massabuau con motivo de un proyecto sobre el ferrocarril de París-Montparnasse a Chartres, en el que aquél solicitaba el rescate del Oeste, y una enmienda del mismo M. Bourrat presentada a este contraproyecto con objeto de añadir al rescate del Oeste el del Mediodía. Este contraproyecto y la enmienda de Bourrat dieron lugar a dos dictámenes de M. Klotz, cuyas conclusiones se discutieron en Enero de 1904 y en Diciembre de 1905, terminándose con una votación en que por 285 votos contra 270 se acordó que la Cámara no entraba a votar sobre el rescate de los ferrocarriles.

Durante ese tiempo, MM. Maruejouls y Gauthier, Ministros de Obras públicas, habían negociado con las Compañías de Orleans y del Oeste para obtener de ellas la cesión de diversas líneas de su red que en unión de las que ya explotaba el Estado hubieran constituído un conjunto homogéneo y una nueva red del Estado.

De esas negociaciones no se había dado cuenta al Parlamento, salvo en una ocasión en que de un modo muy vago habló sobre el asunto el Ministro M. Maruejouls en 21 de Enero de 1906. El proyecto de convenio se refería a la cesión, por parte de la Compañía del Oeste, al Estado de las estaciones de Montparnasse y de Vaugirard, de la sección de Montparnasse a Vanves, cuando se terminase la línea de París a Chartres por Gallardon, de la estación de Chartres y sus secciones inmediatas y de la línea de Maintenon a Auneau, en la misma fecha, y si el Estado rescataba a la Compañía de Orleans las líneas de la costa sur de Bretaña para cedérselas al Oeste, esta Compañía cedería al Estado la línea del Mans a Saint-Nazaire por Segré y todas las líneas de la red del Oeste situadas al sur de aquélla, todo lo cual, según el Ministro, formaría un todo compacto que podría muy bien servir de *substractum* a una buena red. Además, se convenía que se suprimirían en las relaciones con el Oeste todas las restricciones al derecho de tarificación de la red del Estado hacía París y que se unificarían las tarifas en forma de tarifas comunes cuando fuese ventajoso para el público.

Respecto a la Compañía de Orleans, ésta cedería al Estado la línea del bajo Loira y las de Bretaña que arrancan de ella y se mantendría el acceso de la red del Estado a Burdeos, poniéndose de acuerdo sobre las condiciones financieras para la cesión de las líneas, sobre lo cual el Ministro rehusó decir absolutamente nada alegando falta de competencia para ello, a pesar de lo cual terminaba dando firmemente a la Cámara el consejo «de no dejar perder esta ocasión».

Fuesen cualesquiera las negociaciones entabladas y el resultado que de ellas pudiera prometerse, el Ministro de Obras públicas, M. Barthou, decía posteriormente:

«Se han hecho desde 1903 por el Departamento de Obras públicas muy serios esfuerzos para llegar a realizar un acuerdo que respondiese en la medida de lo posible a ese doble objeto. Esas tentativas han resultado infructuosas»; y continuaba diciendo algo después: «La Compañía del Oeste

se encuentra en una situación que de día en día se aleja cada vez más de las condiciones de una industria interesada realmente en los resultados de su gestión.

»Aplastada bajo el peso de una deuda que aumenta sin cesar (419.880.026,96 francos en 31 de Diciembre de 1905), no puede entrever, en remuneración de los esfuerzos que pueda intentar para mejorar su explotación, más que ventajas aleatorias lejanas y prácticamente ilusorias.....

»La misma inutilidad de los esfuerzos realizados en los últimos tiempos por la Compañía, es la demostración más clara de la gravedad del mal.

»No son los hombres los que son inferiores a la situación, es la situación misma la que dificulta la eficacia de su acción y es la que interesa remediar.»

El Gobierno, por consiguiente, hacía suya, por primera vez, la idea tantas veces repetida en el Parlamento de que la explotación del Oeste era una administración en que no estaba interesada la Empresa explotadora.

Hay que advertir para comprender bien la situación, que M. Maruejouls había manifestado a la Cámara de Diputados en la sesión de 21 de Enero de 1904, que no presentaría ningún proyecto de rescate «porque sabía que no había mayoría suficiente en el Senado para hacerlo aprobar», por lo cual había entablado esas negociaciones de que ya hemos hecho mención. Esta actitud del Senado, francamente hostil al rescate, mientras la Cámara le era favorable, era cosa muy antigua, como ha tenido ocasión de verse en todo el curso de esta monografía y que resalta de un modo evidentísimo comparando el *rapport* de la Cámara de los Diputados y el del Senado con motivo del rescate del Oeste. Probablemente, por la misma razón, cuando la Cámara de Diputados aceptó el 23 de Enero de 1902 la proposición de MM. Bourrat y Sembat invitando al Gobierno a proceder al rescate del Oeste y el Mediodía, M. Baudin, entonces Ministro de Obras públicas, declaró que no se consideraba obligado por este acuerdo y afirmó que el momento no le parecía favorable para la operación, que no podía procederse de un modo precipitado y con medidas mal estudiadas, que podían producirse una porción de discusiones acerca del rescate, y que finalmente la Hacienda pública no podía soportar ese peso. De aquí que por entonces el asunto no tuviera otras consecuencias.

Cuando en la legislatura siguiente volvió a tratarse la cuestión del rescate del Oeste solo, conforme al dictamen de M. Klotz, el Ministro de Hacienda del Gabinete Combes, M. Rouvier, pronunció un discurso en el que insistió sobre los peligros de la operación en sí misma y la necesidad en un Estado parlamentario de mantener una separación absoluta entre la Hacienda del Estado industrial y la del Estado poder. Hay que advertir que M. Rouvier era senador y que mientras en el *rapport* de la Cámara de Diputados no se cita siquiera su discurso, en el del Senado se alaba con gran calor la importancia del mismo, la dialéctica con que dominó todo el debate y se añade que «No solamente nuestro eminente colega demostró con una elocuencia convincente que *la situación financiera no era de aquéllas que pueden excusar uua empresa parecida,* sino que añadió *que aun en presencia de una situación financiera completamente normal y favorable no echaría sobre sí la responsabilidad de invitar a su país a arrojarse en lo desconocido intentando semejante aventura.*» Después de esto no deja de advertir el *rapport* del Senado que la Cámara quedó convencida tras de ese discurso decisivo y que se votó sin oposición que pasasen los proyectos a estudio de la Comisión de créditos, trámite que era reglamentario.

Después de las declaraciones de M. Maruejouls y del discurso de M. Rouvier se suspendió, como ya se ha dicho, el debate y se continuaron las negociaciones de M. Maruejouls con las Compañías del Oeste y Orleans, de las que daba cuenta el Ministro a la Comisión de créditos de la Cámara en una nota con fecha 12 de Julio de 1904.

En esa nota se exponía el proyecto de convenio en la misma forma que lo había hecho el Ministro cuando de palabra había dado cuenta a la Cámara del comienzo de las negociaciones, y lo único

que en ella había de nuevo era la afirmación de que esas negociaciones habían llegado ya a convertirse en un acuerdo y que lo que faltaba era solamente arreglar la cuestión financiera que, como se habrá observado, es siempre la preocupación principal en la política ferroviaria francesa, y aun quizás pudiera decirse que es lo que la imprime carácter diferenciándola de la de otros países. El párrafo primero de esa nota decía así:

«La Compañía de los ferrocarriles de París a Orleans y la Compañía de los ferrocarriles del Oeste acaban de firmar los acuerdos preliminares que deben servir de base a las convenciones definitivas que se han de celebrar entre ellas y el Estado para la reforma de las tres redes. Esos preliminares regulan todos los puntos esenciales y no queda más que hacer ejecutar por la Inspección de Hacienda los cálculos necesarios para determinar la cifra de las compensaciones pecuniarias que se ofrecen a las dos Compañías: éste es un trabajo delicado y complicado que exigirá cierto tiempo, pero que no puede producir dificultades capaces de hacer fracasar las negociaciones. El Gobierno puede, por consiguiente, comprometerse desde ahora a presentar a la Cámara en breve plazo un proyecto de ley conforme a las apreciaciones expuestas por el señor Ministro de Obras públicas en la sesión de 21 de Enero de 1904.»

A esta manifestación sigue la exposición de los límites que se asignan a la red del Estado a consecuencia de la reforma, y se anuncia ya que la cabeza de línea de la red queda en París en las estaciones de Montparnasse y de Vaugirard, que eran del Oeste y esa Compañía cede al Estado, además de darle acceso para sus trenes a todas las demás estaciones que tiene en París. Se insiste en que el Estado recobra la libertad de tarificación sin más excepciones que las precisas para mantener a la Compañía de Orleans el tráfico que se le reserva expresamente, que es el de París a Burdeos y estaciones intermedias, y una parte de los transportes procedentes o con destino a la futura red comprendida entre las dos líneas de París á Burdeos por Saumur o por Tours.

La pérdida de productos que estas reformas representan para la Compañía de Orleans, debía determinarse por los cálculos de la Inspección de Hacienda, que fijaría la anualidad que en su consecuencia debía satisfacer el Estado hasta el fin de la concesión. Además la Compañía quedaba privada de las plusvalías posibles en sus productos netos que hubiesen servido para acelerar la amortización de su deuda de garantía, por lo cual se reducía esa deuda en la cantidad hipotética a que hubiesen ascendido esas plusvalías, reduciéndolas a su valor actual. Además se tomaba en cuenta el valor del material cedido al Estado por la Compañía.

La convención con el Oeste contenía disposiciones financieras análogas, y establecía además diversas ventajas especiales para compensar la cesión de las estaciones de Montparnasse y de Vaugirard, y la facultad dada al Estado de utilizar sin pago de ningún alquiler el capital de establecimiento de las demás estaciones del Oeste en París y de las líneas que las sirven.

«En resumen, termina diciendo la nota, para constituirse una red independiente y homogénea de 4.000 kilómetros, aproximadamente, el Estado consiente sacrificios importantes, pero que se traducen únicamente en abandono de créditos, y no exigen, por lo tanto, ningún desembolso.

»Hay que hacer notar además que si esos sacrificios tienen por efecto anticipar la liberación de las Compañías, anticipan, por lo mismo, la época de participación en los beneficios que quedan sometidos a las reglas actualmente en vigor: dos tercios para el Estado, un tercio para la Compañía.»

M. Gauthier, que muy poco después fué Ministro de Obras públicas, evaluaba esos sacrificios que había de hacer el Estado en las cifras siguientes, en un artículo publicado por él en el periódico *Messidor:*

«Las convenciones preparadas hacían ganar al Estado próximamente 1.000 kilómetros, que pagaba de la manera siguiente: pagaba a las Compañías del Oeste y de Orleans una anualidad de 17 a 18 000.000, o sea, en capital 400.000.000 por lo menos; condonaba a la Compañía de Orleans su

deuda por garantía de interés, o sea 120.000.000, y consentía a la Compañía del Oeste una reducción de 80.000.000 en su deuda y la rebaja del 4 al 3 por 100 del interés sobre el resto de esa deuda, equivalente en capital a una reducción de 100.000.000. Todo esto formaba un total de 800.000.000, es decir, 800.000 francos por kilómetro.» Claro está que había que contar, en cambio, las plusvalías en los productos netos que en adelante percibiría el Estado en vez de las Compañías y que podrían modificar la cifra que representase el sacrificio real del Estado.

M. Maruejouls encargó el trabajo de determinación de esas indemnizaciones a una Comisión que ya venía funcionando para la preparación de los acuerdos preliminares. Esta Comisión estaba compuesta por representantes del Ministerio de Obras públicas y de Hacienda y de la Administración de los ferrocarriles del Estado y presidida por M. Alfredo Picard. No había terminado aún sus trabajos. cuando a consecuencia de la caída del Gabinete Combes, M. Maruejouls dejó el Ministerio de Obras públicas, sucediéndole, en Enero de 1905, M. Gauthier.

Este cambio de Ministerio no paralizó las negociaciones, y en 13 de Diciembre de 1905 M. Gauthier daba cuenta a la Cámara de que había tenido necesidad de estudiar las convenciones firmadas con las dos Compañías.

En cuanto a la marcha de las negociaciones, a partir del 12 de Julio de 1904, M. Gauthier daba cuenta, en la sesión de la Cámara de 30 de Noviembre de 1905, que el 15 de Enero había enviado al Ministerio de Hacienda, para su informe, el dictamen redactado en nombre de la Comisión extraparlamentaria, por M. Blondier, inspector general de Hacienda, y que el 16 de Mayo había recibido del Ministro de Hacienda, M. Rouvier, la siguiente respuesta:

«Tengo el honor de informaros que el estudio al que me he entregado desde que la suspensión de los trabajos parlamentarios me ha dejado ocasión para ello, me obliga a declararos que no me es posible daros, en el estado actual de la cuestión, la opinión que me pedís. Sin insistir, en efecto, sobre los cambios puramente técnicos aportados por la Comisión a las cifras de los protocolos de 11 de Julio, debo hacer notar que las cláusulas financieras insertas en esos protocolos experimentan a consecuencia de los trabajos de la Comisión modificaciones tan profundas, que la economía primitiva de las convenciones provisionales ha dejado de existir. Me parece absolutamente indispensable, antes de llevar más lejos un estudio profundo de la cuestión, conocer cuál es la opinión de las Compañías interesadas sobre las conclusiones financieras de la Comisión. Entiendo que de cualquier modo el buen orden, y si ha lugar a ello, el éxito de las negociaciones emprendidas exigen que se ponga a las Compañías en condiciones de discutir los argumentos invocados en favor de las soluciones que se nos proponen.»

A consecuencia de esta actitud del Ministro, el 18 de Julio de 1905 M. Gauthier proponía a las Compañías el texto de una nueva convención que modificaba en muchas cosas el proyecto de 1904, no sólo en materia financiera conforme a las conclusiones de la Comisión extraparlamentaria, sino también desde el punto de vista técnico. El Ministro rogaba a las Compañías que le comunicasen en el plazo más breve posible si aceptaban el texto rectificado y completado, pero añadiendo la siguiente restricción: «Por lo demás, hago toda clase de reservas cualquiera que sea vuestra respuesta acerca de la solución que proceda darle».

Diez o quince días después, seguía diciendo el Ministro, recibí las respuestas de las Compañías que pedían ante todo, para poder hacer sus cálculos, que se les comunicasen las cifras de las bases que habían servido para determinar las evaluaciones acerca del cálculo de las anualidades destinadas a compensar las pérdidas de los productos netos de las líneas cedidas y de la reducción de la deuda de garantía correspondiente a las plusvalías futuras de esos productos netos.

Esos datos financieros se entregaron a la Compañía del Oeste en Agosto y Septiembre de 1905 y a la de Orleans en Octubre de 1905 y en Enero de 1906. En cuanto tuvieron esos datos las Com-

pañías hicieron sus observaciones al Ministro de Obras públicas conforme éste les había indicado.

La Compañía del Oeste, en cartas de 28 de Julio y de 19 de Octubre de 1905, después de hacer varias observaciones sobre la redacción de algunos extremos en lo referente a cuestiones técnicas, estudiaba las modificaciones de las cláusulas financieras propuestas por la Comisión extraparlamentaria. En lo referente al cálculo de la anualidad representativa de los productos netos de las líneas cedidas recordaba que desde el principio de las negociaciones se había admitido que esa anualidad debería ser equivalente a la pérdida real de los productos netos de esas líneas; que por la falta de datos sobre el modo con que se habían calculado por la Comisión las cifras de la anualidad no le era posible discutirlas, pero que de todos modos le parecían sensiblemente inferiores a la pérdida verdadera del producto neto, e insistía en que se fijase de un modo definitivo la suma que representaba esa pérdida, en lo que se refería al tráfico de Chartres a París, y el de más allá de Argenteuil, conforme a las bases del acuerdo establecido por las cartas de 11 y 12 de Julio de 1904, bases de que se había separado la Comisión en esos dos puntos.

En lo referente a la reducción de la deuda de garantía, la Compañía del Oeste hacía toda clase de reservas sobre la cifra de 20.000.000 establecida por la Comisión e insistía en que la reducción se imputase al principal de la deuda, como en el proyecto de convención aceptado por ella y no a los intereses. Finalmente, protestaba contra la supresión en el nuevo proyecto de la reducción de *X* millones en la totalidad de su deuda que se aceptaba en el proyecto de convención de 1904 como uno de los elementos de compensación de la economía que resultaba para el Estado del uso de las estaciones del Oeste en París para el que se le autorizaba.

La Compañía terminaba indicando que estas cuestiones eran demasiado importantes para que pudiese adoptar una decisión sobre el proyecto de convención antes de que se hubiesen resuelto y que, por lo demás, estaba a disposición del Ministro para tratar de ello con su departamento. La Compañía no recibió respuesta a esta carta.

La Compañía de Orleans contestó en carta de 9 de Febrero de 1906 indicando en primer lugar las correcciones de detalle que a su juicio debían introducirse en las cifras relativas a la fijación de la anualidad correspondiente a la pérdida del producto neto de las líneas cedidas y después insistiendo sobre las innovaciones introducidas en el nuevo proyecto de convención que modificaban el aceptado por ella en 1904, tanto en el aspecto técnico como en el financiero.

En lo que se refiere a las modificaciones técnicas, la Compañía hacía observar que se referían a puntos ampliamente discutidos durante los *pour-parlers* que habían precedido a la inteligencia de 1904 sobre cuyos puntos se había llegado en esa época a un acuerdo ante la Comisión especial creada por M. Maruejouls y que por consiguiente no había razón para discutirlos de nuevo.

En lo referente a las modificaciones de orden financiero, la Compañía de Orleans hacía observar que las disposiciones relativas a la forma de compensación de su deuda quedaban profundamente modificadas por el nuevo proyecto. Mientras que, según el protocolo de 1904, el Estado condonaba el capital e intereses de su crédito contra la Compañía mediante el pago al Tesoro del exceso del producto neto sobre el producto garantizado para el año 1903 y por compensación a tanto alzado con el valor del material que debía ceder la Compañía y con las plusvalías capitalizadas a contar de ese momento por el producto neto de las líneas abandonadas por ella, la Comisión extraparlamentaria, no aceptando ya el carácter de esta compensación como a tanto alzado, pretendía justificar el abandono del crédito del Estado por medio de cálculos hipotéticos y compensaba la diferencia evaluada por ella entre los elementos de compensación y la deuda de la Compañía por medio de una modificación de las cláusulas de la convención de 1883 referente a la participación de los beneficios. La Compañía hacía toda clase de reservas respecto a las evaluaciones de la Comisión y en cuanto al valor de las hipótesis sobre las que se habían fundado, añadiendo que además

el cálculo de la Comisión le parecía erróneo y que de todos modos se debería revisar y corregir.

La carta de la Compañía no constituía, sin embargo, una negativa a tratar, y de hecho dejaba la puerta abierta para nuevas negociaciones. M. Gauthier, Ministro de Obras públicas, respondió a ella con fecha de 16 de Febrero de 1906 limitándose sencillamente a acusar recibo de ella.

Dos acontecimientos de importancia paralizaron la iniciación de nuevas negociaciones. El primero fué la votación de la Cámara de Diputados, que en 13 de Diciembre de 1905 decidió por 285 votos contra 270, aplazar la votación sobre el rescate de las Compañías de ferrocarriles hasta que se votase definitivamente la ley sobre los retiros obreros. Esta decisión se tomó después de haber hablado el Ministro de Obras públicas M. Gauthier, quien hizo constar especialmente que el rescate del Oeste no mejoraría la situación general del país, ni siquiera de un modo sensible la situación particular de la red del Estado a causa de la sujeción que seguiría padeciendo por la vecindad de la Compañía de Orleans y por el cierre que efectuaban las líneas del Loira y de la baja Bretaña. Además, proclamó el Ministro la necesidad en que se encontraría el Estado al día siguiente del rescate de efectuar un esfuerzo financiero considerable para hacer frente por una parte a los reembolsos que resultaban de la aplicación de las cláusulas del rescate y para poner por otra parte el Oeste al nivel de las otras redes. El Ministro entendía «que era imposible fundar sobre un simple sentimiento, a saber si la explotación por el Estado daría mejores resultados que la explotación privada, un rescate que representa cientos de millones». Ante esta situación la mayoría optó por aplazar toda solución y terminó la legislatura sin que se hubiese decidido el rescate del Oeste.

Las cosas se modificaron en la legislatura siguiente. El Gabinete Clemenceau inscribió el rescate en su programa y el Ministro de Obras públicas, M. Barthou, presentó el 5 de Noviembre de 1906 un proyecto de ley autorizándole a entablar el procedimiento de rescate respecto a la Compañía de los ferrocarriles del Oeste, estableciendo en el artículo segundo que en caso de arbitraje o de rescate amistoso la convención que se celebrase sería ratificada por una ley.

Esta prudencia en la conducta del Ministro era precisa y explicable si se tienen en cuenta las declaraciones del Ministro de Hacienda M. Caillaux y del mismo M. Barthou en la sesión de 17 de Diciembre de 1906 de la Comisión de ferrocarriles del Senado. En ella dijo textualmente monsieur Caillaux: «Pondré a disposición del Ponente el expediente y le entregaré las notas que he hecho redactar desde que he tomado de nuevo la dirección de los servicios del Ministerio de Hacienda. Hasta ahora el expediente del rescate era muy insuficiente», a lo que contestó M. Barthou: «en el Ministerio de Obras públicas ni siquiera lo había».

A pesar de ello, pocos días después, y a causa, según dice el *rapport* del Senado, de la presión febril de la Comisión de Obras públicas y de la Comisión de presupuestos, se modificó el proyecto primitivo y se transformó en un proyecto de rescate inmediato de la red del Oeste, y en esta forma se presentó a la Cámara de Diputados el 7 de Diciembre de 1906.

El proyecto de ley presentado a la Cámara el 5 de Noviembre decía textualmente lo siguiente:

Proyecto de ley autorizando al Ministro de Obras públicas para abrir el procedimiento de rescate respecto a la Compañía de los ferrocarriles del Oeste, presentado en nombre de M. Armand Fallières, Presidente de la República francesa, por M. Luis Barthou, Ministro de Obras públicas, Correos y Telégrafos, y por M. J. Caillaux, Ministro de Hacienda.

Señores:

El Gobierno os pide que le autoricéis para abrir procedimiento de rescate respecto a los ferrocarriles concedidos a la Compañía del Oeste.

Con frecuencia ha sido solicitada vuestra atención sobre las dificultades con que luchan los ferrocarriles del Estado. Encerrados entre dos redes extrañas, privados de un acceso a París, que les pertenece por derecho propio, están estorbados en su explotación por las trabas que resultan a la vez de su situación geográfica y de las convenciones que ligan al Estado con las Compañías limítrofes.

Una de estas últimas, por otra parte, la del Oeste, se encuentra en una situación que de día en día se separa cada vez más de las condiciones de una industria realmente interesada en los resultados de

su gestión. Aplastada bajo el peso de una deuda que aumenta sin cesar, no puede entrever en remuneración de los esfuerzos que puede intentar para mejorar su explotación, más que ventajas aleatorias lejanas y prácticameute ilusorias.

Por ese doble motivo, la cuestión del rescate de esta red se ha propuesto con frecuencia a las Cámaras. Los considerables trabajos de que esta cuestión ha sido objeto, durante estos últimos años, ante el Parlamento, y los debates importantes que ha provocado en él, son demasiado conocidos para que sea útil recordarlos.

Durante esos trabajos y esos debates se han manifestado todas las opiniones y se han desarrollado todos los argumentos, y no parece necesario reproducir actualmente la discusión de principio que ya parecen haber agotado.

Pero hay un punto que ha fijado especialmente la atención del Gobierno. Es la agravación que la amenaza perpetua del rescate ha venido a añadir a las condiciones, ya defectuosas, en las que la Compañía del Oeste explota su red. La inestabilidad permanente, que es su consecuencia, paraliza en ella toda iniciativa, desnaturaliza el objetivo de su administración, introduce la perturbación en su personal y compromete gravemente la buena marcha del servicio cuya carga ha aceptado. Las quejas, cada vez más numerosas y más vivas, del público, demuestran la necesidad de aportar un pronto remedio a un estado de cosas que se ha hecho intolerable.

La misma inutilidad de los esfuerzos realizados en los últimos tiempos por la Compañía, es la demostración más clara de la gravedad del mal. No son los hombres los que son inferiores a la situación, sino la situación misma la que pone trabas a la eficacia de su acción y ella es la que hay que remediar.

El Gobierno estima que es urgente atender a ello.

Dos medios se le ofrecen: o el rescate o una inteligencia con las Compañías vecinas de la red del Estado que, devolviendo a este último la libertad que necesita, pueda al mismo tiempo asegurar a la Compañía del Oeste un porvenir menos incierto e interesarla realmente en los resultados de su gestión.

Desde 1893 se han hecho serios esfuerzos por el departamento de Obras públicas para llegar a un acuerdo que respondiese en la medida de lo posible a este doble objeto. Estas tentativas han resultado infructuosas.

En esas condiciones, el Gobierno es de opinión que se impone el rescate.

Las cargas que de ello resulten serán, en su opinión, y en cualquier hipótesis, menos onerosas para el país que el perjuicio causado a los intereses generales por la prolongación de la situación actual.

Las disposiciones del proyecto de ley que os sometemos, no exigen más que breves explicaciones.

El artículo 1.º autoriza al ministro de Obras públicas para abrir el procedimiento de rescate respecto a la Compañía del Oeste. Esta fórmula deja al ministro total latitud para llevar la operación por los medios que le parezcan más ventajosos.

El artículo 2.º reserva la intervención ulterior del Parlamento, sea en la eventualidad de un rescate amistoso, sea en el caso en que el Estado y la Compañía se pusiesen de acuerdo para recurrir a un arbitraje.

El artículo 3.º remite a una ley especial, cuyo texto os será sometido muy en breve, la creación de un nuevo organismo administrativo, al que se confiará la labor de asegurar la explotación de la red del Estado, aumentada con la del Oeste. Este organismo deberá poseer la autonomía y la flexibilidad indispensables para la buena gestión de una gran industria. Deberá, además, estar provisto de capacidades financieras que le permitan realizar por medio de emisión de obligaciones los capitales destinados a cubrir aquellas cargas que no sean los gastos de explotación propiamente dichos.

Esperamos que os dignaréis conceder vuestra alta aprobación a esas disposiciones.

PROYECTO DE LEY

El presidente de la República francesa, decreta:

El proyecto de ley siguiente será presentado a la Cámara de los diputados por el ministro de Obras públicas, Correos y Telégrafos, y por el ministro de Hacienda, que quedan encargados de exponer sus motivos y sostener su discusión:

Artículo 1.º Se autoriza al ministro de Obras públicas para abrir el procedimiento de rescate respecto a la Compañía de los ferrocarriles del Oeste.

Art. 2.º En caso de arbitraje o de rescate amistoso, la convención que deba celebrarse será ratificada por una ley.

Art. 3.º Una ley especial atenderá a la organización y administración de la red, así como a las medidas financieras que deban tomarse para atender a los gastos que ocasionen el rescate y la explotación de la red rescatada.

París, 5 de Noviembre de 1906.—Firmado, *A. Fallières*. Por el presidente de la República.—El ministro de Obras públicas, Correos y Telégrafos, firmado, *Luis Barthou*.—El ministro de Hacienda, firmado, *J. Caillaux*.

El proyecto de ley pasó a informe de la Comisión correspondiente de la Cámara, encargándose M. Aimond de la redacción del dictamen o *rapport* correspondiente. En él se comienza por una breve introducción, en la que se plantea la cuestión de la polémica entre partidarios y enemigos de

la explotación por el Estado, manifestándose claramente la opinión de la Comisión y del Ponente favorables al rescate. A continuación y formando parte del primer capítulo, se dan algunas noticias sobre la organización de los ferrocarriles en Alemania y en Suiza, fijándose en los detalles de la organización administrativa, tarifas y resultados financieros aunque todo ello de un modo muy compendioso.

En el capítulo segundo se hace la historia de las diversas tentativas para el rescate del Oeste y se aportan numerosos datos estadísticos para probar la tesis de que la Compañía del Oeste constituye una *explotación desinteresada*, que es, como ya se ha dicho, el argumento principal en que se funda la necesidad del rescate de dicha red tal como en esa época se plantea la cuestión por sus partidarios. En el capítulo tercero se reúnen los argumentos y datos más esenciales para demostrar que la Compañía del Oeste no podría reembolsar jamás su deuda. En el cuarto se examinan, con intento de refutarlas, las objeciones de orden financiero contra el rescate fundadas en su repercusión sobre la deuda pública y en los resultados de la explotación de la red del Estado. En el quinto, se hace el examen de las cláusulas del rescate estudiando los elementos de la concesión y los principales puntos litigiosos que podrían presentarse por la aplicación de aquella cláusula. En el sexto se resumen las conclusiones generales que formula la Comisión, y en el séptimo, finalmente, se examinan una proposición previa presentada por algunos diputados, las enmiendas al proyecto del Gobierno y la redacción definitiva que se dió a este proyecto modificándolo en la forma ya expuesta, según la cual cambiaba su orientación, a lo menos en parte, puesto que no se hablaba de abrir el procedimiento para el rescate, sino de realizarlo, quedando por consiguiente redactado el proyecto en la forma siguiente:

Artículo 1.° Queda autorizado el Ministro de Obras públicas para proceder al rescate de la Compañía de los ferrocarriles del Oeste.

Art. 2.° Una ley especial ordenará la organización y la administración de la red, así como las medidas financieras que deban tomarse para hacer frente a los gastos que ocasionen el rescate y la explotación de la red rescatada.

La Comisión de presupuestos de la Cámara emitió a su vez el correspondiente informe sobre el proyecto, encargándose de redactarlo M. Bourrat, cuyo entusiasmo por la causa del rescate era bien conocido. En ese dictamen sin división por capítulos, sino exclusivamente por epígrafes que indican las distintas materias de que sucesivamente se va tratando, comienza por hacerse un examen de los ejemplos de rescate y de explotación por el Estado que ofrecían Suiza, Bélgica, Italia y Alemania. Esta cuestión ofrecía realmente interés, porque como ocurre siempre en estos casos, los mismos hechos y aun las mismas cifras servían a partidarios y enemigos del rescate, según la faceta por la que se les presentase y el modo de enlazarlos y explicarlos con otros hechos y otras cifras para probar opiniones contradictorias. La Comisión insistía especialmente en llamar la atención sobre la rectificación que revistas y periódicos, tanto técnicos como políticos, y personalidades eminentes habían opuesto en Suiza a las afirmaciones de M. Rouvier, que en la Cámara francesa había afirmado terminantemente que el rescate de los ferrocarriles en Suiza había constituído un verdadero fracaso. A este propósito, citaba la Comisión un artículo de la *Revue de Lausanne* publicado dos días después del discurso de M. Rouvier, en cuyo artículo se decía textualmente:

«La prensa extranjera, en particular la prensa francesa, nos ha acostumbrado a mirar con indulgencia los juicios erróneos que se hacen en el exterior sobre nuestros asuntos interiores. *Sin embargo, es raro que un Ministro extranjero cometa errores tan considerables como los que acaba de cometer M. Rouvier cuando ha hablado en la Cámara francesa de la nacionalización de los ferrocarriles suizos.*»

No fué ésta la única rectificación que la Comisión oponía a las afirmaciones de M. Rouvier. Se

había éste apoyado en unas palabras de M. Kury para demostrar que el personal de los ferrocarriles suizos no estaba satisfecho con el rescate, y la Comisión citaba un artículo del mismo M. Kury publicado por éste en el *Journal Suisse des Chemins de Fer,* en su número de 6 de Febrero de 1904, en el cual el autor refutaba ásperamente la interpretación que daba a sus frases el *Journal des Transports,* de París, añadiendo en una postdata que por los aplazamientos en la publicación de ese artículo, después de haberse escrito se había tratado de este asunto por M. Rouvier en la Cámara francesa, y que «En esta ocasión se había basado sobre las condiciones suizas en una forma que debemos rechazar como inexacta. Según las apariencias, M. Rouvier ha bebido en la turbia fuente del *Journal des Transports* y de los hombres que le inspiran».

A esta rectificación añadía M. Bourrat la cita de otro artículo publicado en la misma fecha en el periódico *Le Signal,* órgano oficial y obligatorio de la *Sociedad suiza de los agentes de trenes,* en que se defendía con gran calor el rescate de los ferrocarriles en Suiza, diciendo entre otras cosas textualmente: «La furia de economías que reinó en las Compañías privadas se llevó al extremo a medida que se aproximaba al término del rescate, lo que impuso en seguida a los ferrocarriles generales una enorme suma de más, tanto para el personal como para el material».

En cuanto al ejemplo de Bélgica, la Comisión refutaba también la interpretación dada a sus citas por M. Rouvier, y hasta discutía la exactitud misma de dichas citas, porque a su entender, M. Rouvier había alterado su sentido, no incluyendo los textos íntegros, por lo que las supresiones alteraban muchas veces el sentido, y en efecto, la Comisión reproduce los textos citados, que son un dictamen de M. Hubert, Ponente del Presupuesto de 1899, y otro de M. Renkin, Ponente del Presupuesto de 1903, que, en efecto, difieren bastante de los que cita M. Rouvier. En el texto de este último dictamen, tal como lo reproduce la Comisión, resulta que no fué el Ponente quien en vista de los resultados obtenidos en su país afirmó que el rescate creaba grandes dificultades para la amortización de la deuda de ferrocarriles, sino que lo que hacía el ponente era señalar los inconvenientes de que se confundiesen la Hacienda pública y los fondos de las industrias explotadas por el Estado, citando la opinión de Kaufmann en su obra sobre los ferrocarriles franceses, en la que precisamente refiriéndose a Francia, y no a Bélgica, habla de la probabilidad de que si los ferrocarriles fuesen del Estado, cuando se produjese un déficit en el presupuesto, el Ministro de Hacienda, empujado por el Parlamento, preferiría disminuir la amortización de la deuda ferroviaria antes que crear nuevos recursos tributarios, y por consiguiente, dice la Comisión, no se trata ahí de una experiencia realizada en Bélgica y que tenga el valor de un hecho vivido, sino de la opinión de un autor alemán francamente partidario del régimen de las Compañías en Francia, y que refiriéndose a Francia recoge los argumentos de los enemigos franceses del rescate.

En efecto, en el texto oficial belga, tal como lo reproduce la Comisión, parece que M. Renkin está muy lejos de compartir esas opiniones, y lo mismo puede decirse de la cita del dictamen de M. Hubert, puesto que refiriéndose a las disminuciones de ingresos y a los aumentos del coeficiente de explotación en Bélgica, afirma francamente que «constituyen un honor para el Ministro de Ferrocarriles». A su vez éste, en una discusión a que dió lugar el proyecto de rescate del *Grand Central* en 1897, en un discurso en que defendía ese proyecto, afirmó textualmente que todo el porvenir económico de Bélgica reposaba sobre la política de ferrocarriles del Estado. «Pero hay un punto de vista más elevado—decía M. Vandenpeereboom, Ministro entonces de Ferrocarriles—: hay el interés de la industria y el comercio. *Puede decirse sin vacilación: esta inmensa prosperidad que veis y que no tiene precedentes en nuestra historia ni quizás en la historia de ningún otro pueblo, es debida a este poderoso instrumento de trabajo que está en manos del Estado*»; y un poco más adelante afirmaba el mismo Ministro que si se cedía la explotación a las Compañías, «*repito que el día en que se haya tomado esta decisión, la hora de la decadencia industrial y comercial habrá so-*

nado. Reconozco que se pueden discutir los dos sistemas teóricamente. Pero no hay un hombre práctico de industria que no se incline a la primera solución (la de la explotación directa por el Estado).»

Respecto a Italia, la Comisión entiende también que M. Rouvier no interpretaba con la debida exactitud unas frases que cita de Zanardellí, a propósito de la timidez del Estado belga para emprender la construcción de una gran línea eléctrica, contrastando con las iniciativas de una Compañía privada italiana. Además, frente a las deficiencias de la explotación por el Estado, hace resaltar la Comisión las que se observaban en la explotación por las Compañías, a las cuales hace responsables de las dificultades con que había tropezado el Estado, por la mala situación en que ellas habían dejado las líneas y el material.

Respecto a Alemania, y más concretamente a Prusia, las diferencias entre M. Rouvier y la Comisión son de distinta índole, y más que acerca de opiniones de políticos o de observaciones directas sobre documentos oficiales, versan sobre textos, que se citan e interpretan, de los principales economistas y financieros alemanes. En este extremo, realmente es preciso confesar que las citas de Kaufmann, alrededor de cuya obra versan casi todas estas polémicas, son casi siempre inexactas. Kaufmann ha defendido el sistema francés para Francia, pero al mismo tiempo ha dicho claramente que este sistema no podía convenir a Alemania y que allí sólo era admisible el sistema alemán de los ferrocarriles de Estado, posición relativista que no puede extrañar a quien esté algo familiarizado con las orientaciones de los economistas históricos que constituyen una gran mayoría en la Alemania contemporánea. No le ha sido, por lo tanto, muy difícil a la Comisión deshacer ese argumento y aportar, en cambio, a favor de la tesis de los ferrocarriles de Estado cuantas opiniones ha creído convenientes de Wagner, de von den Leyen, etc., etc.

La Comisión completa esas indicaciones aportando más datos para probar que el movimiento general en todo el mundo tiende al rescate de ferrocarriles.

Después de hacer este estudio sobre los ejemplos del extranjero, la Comisión estudia ya concretamente el proyecto del rescate del Oeste, tratando sucesivamente de su necesidad, del examen del proyecto, de la posibilidad de una inteligencia amistosa o de que se hiciese por la simple aplicación de las cláusulas del contrato y haciendo algunas indicaciones, también muy breves como las anteriores, acerca de la cuestión de si el rescate aumentaría las cargas financieras del Estado, cosa que negaba la Comisión; se estudiaban también algunos puntos litigiosos y se hacían algunas referencias a la cuestión del personal y a la explotación provisional de la nueva red, terminándose con la propuesta de que se votase el proyecto tal como había quedado redactado por la Comisión de ferrocarriles.

Como se ve por todo lo expuesto, las dos Comisiones, francamente favorables al proyecto del Gobierno, tanto que lo modificaron para hacerlo más rápido y decisivo, hacían girar toda su argumentación alrededor de un eje cuyos dos polos eran: primero, que la Compañía del Oeste no podría reembolsar sus deudas ni encontrarse en situación de hacer frente a todas las necesidades que el incremento natural del tráfico traería, y segundo, que el Estado no vería aumentar su deuda a consecuencia del rescate.

Ya en la discusión parlamentaria de 1904, M. Rouvier sostenía la tesis de que aunque la situación del Oeste era realmente difícil, podría perfectamente salvarse bajo la dirección de hombres enérgicos e inteligentes. Frente a los cálculos financieros de M. Klotz y de M. Bourrat presentaba M. Rouvier los resultados de otros cálculos que él había ordenado hacer a la Inspección de Hacienda, y de los cuales, partiendo de que la garantía probable solicitada en 1903 sería de 14.800.000 francos, y suponiendo que los productos netos aumentasen en 2.600.000 francos por año y las cargas en francos 1.000.000, también anualmente, de modo que la disminución anual de garantía fuese de 1.600.000 francos, la deuda, que era de 337.000.000 en 1902, iría creciendo hasta llegar a 629.000.000 en 1921,

a partir de cuyo año iría decreciendo hasta extinguirse en 1948; M. Rouvier, sin embargo, no se hacía solidario de estas afirmaciones.

La Comisión decía que no se habían hecho públicos los datos y cálculos de que se deducían esos resultados, y frente a ellos oponía la consideración de que era inverosímil que un industrial tuviese el valor sobrehumano de trabajar sin descanso durante cuarenta y dos años para reembolsar a un tercero la cantidad que le debía, sin que esto le produjese aumento ninguno de beneficios, cuando podía perfectamente, gracias a la garantía, percibir, por lo menos durante treinta años, una remuneración invariable cualesquiera que fuesen los resultados de la explotación. Además, advertía que desde la época a que se refería M. Rouvier, hasta el 31 de Diciembre de 1906, la deuda había aumentado en otros 60.000.000, y que antes de pensar en reintegrar el capital de la deuda, la Compañía tendría que dedicar cada año 12.500.000 francos sólo al pago de intereses.

La Comisión de ferrocarriles estudiaba el resultado de la marcha financiera de la Compañía, a partir de 1881, para demostrar su tesis frente a la de M. Bauregard, quien había dicho que en todos estos cálculos había un elemento de error, porque se tomaban arbitrariamente los años que convenía para demostrar la opinión que se quería probar.

La Comisión divide todo ese tiempo en tres períodos: el primero de 1881 a 1888, es decir, hasta la Exposición universal de 1889, en cuyo período el producto neto anual se incrementa en 750.000 francos. El segundo período va de 1889 a 1899, es decir, de Exposición a Exposición, y en él el incremento anual es de 1.500.000 francos. El tercer período, de 1900 a 1905, tiene un incremento anual de productos netos de 950.000 francos, a pesar, dice la Comisión, de los artificios empleados por la Compañía para disminuir sus gastos.

Resulta, por lo tanto, que el aumento medio anual del producto neto ha partido de 750.000 francos; ha ido aumentando hasta 1.500.000 que ha sido el máximum, y ha vuelto a bajar a algo menos de 1.000.000, sosteniéndose en esa cifra gracias solamente al aplazamiento de gastos inevitables.

La Comisión no tenía esperanzas de que se produjese un nuevo incremento positivo, fundándose en que una red como la del Oeste, que tiene muy pocos productos industriales que transportar, o quizás ninguno, que no sirve zonas mineras ni grandes fábricas metalúrgicas, cuando ya ha drenado la mayor parte de los productos del suelo, no puede en principio esperar que sus ingresos crezcan indefinidamente.

Esta afirmación de orden general, cree la Comisión que se comprueba examinando desde el punto de vista de la explotación las líneas que habían entrado en la red del Oeste en los últimos quince años.

Para poder estudiar este punto, la Comisión formó un cuadro en que resumía los resultados de la explotación durante el año 1905 de las líneas explotadas desde hacía menos de quince años. Esas líneas suman un total de 1.056 kilómetros, es decir, que representan aproximadamente $^1/_5$ de la red explotada por el Oeste, y han dejado una insuficiencia de 2.652.000 francos, de modo que, a medida que el Oeste aumentaba su red, iban apareciendo insuficiencias de cerca de 3.000.000 por 1.000 kilómetros para un producto de 14.000.000, es decir, una insuficiencia del 20 por 100 que persiste durante más de quince años, y que quizás no desapareciese hasta veinte o veinticinco años después.

De aquí deducía la Comisión que su afirmación de que el producto neto anual no podría aumentar más que en 1.000.000 anualmente, no sólo era muy probable, sino que constituía una hipótesis más bien favorable a la Compañía, tanto más cuanto que la prima de amortización había de aumentar rápidamente en los años siguientes y que los nuevos trabajos gravarían más el presupuesto de gastos de la Compañía.

Aceptando, sin embargo, que el incremento anual del producto neto sea de 1.000.000 de francos, y considerando que podían evaluarse con bastante exactitud las cargas, tanto la de los empréstitos ya hechos como las que resulten del aumento de la red conforme a un programa conocido por anticipado, era fácil calcular hasta 1956 los progresos de la deuda de interés y de los reembolsos.

Por una primera hipótesis se suponía que, a partir de 1935, fecha en que terminaba la garantía, se seguiría pagando a los accionistas el producto que se les reservaba por la convención de 1883. Siendo así, hasta 1923 no dejaría de aumentar el capital de la deuda, y hasta 1947 seguirían aumentando los intereses, alcanzando en este año capital e interés, una suma de 1.000.000.000 de francos próximamente. De 1947 a 1956 bajaría esa cifra a 580.000.000, cantidad superior al valor del material móvil.

En una segunda hipótesis se suponía que el producto reservado a los accionistas cesaría a partir de 1935, en cuyo caso la deuda pasaría por su máximum en 1936 con un valor de 950.000.000 de francos, para bajar después a 388.000.000 en 1956.

La Comisión manifestaba que no concedía más que un valor relativo a esos cálculos fundados en hipótesis, pero que demostraban, sin embargo, que en el caso en que el producto neto de 84.000.000 pasase a 136.000.000 en 1956, y en que las cargas permaneciesen próximamente iguales a las del momento del cálculo, se llegaría a conclusiones poco halagüeñas para los que no desesperaban de que la Compañía del Oeste reembolsase algún día su deuda.

En realidad, decía la Comisión, la Compañía del Oeste no podría salir del atolladero en que se encontraba más que si el producto neto pudiese aumentar con más rapidez, no por medio de artificios como los que se empleaban en aquel momento, sino por una mejora efectiva de su tráfico en el plazo más breve posible; pero la Comisión no creía que hubiese ninguna esperanza de que la Compañía del Oeste viese jamás mejorarse sus productos en la proporción necesaria para amortizar su deuda por causas naturales y permanentes.

La Compañía del Este reembolsaba su deuda. Durante algún tiempo había atravesado también un período difícil, pero había tenido la fortuna de descubrir minas de hierro de considerable extensión y riqueza, y esto era una fuente de transportes que aumentaban cada día y que mejoraban su situación, por lo que hacía ya bastantes años había podido comenzar a reembolsar su deuda.

También la Compañía del Norte, a pesar de su situación excepcional, había temido alguna vez tener que recurrir a la garantía, pero no había vacilado ni vacilaba en aquel momento en hacer cuando era preciso los sacrificios necesarios para desarrollar su tráfico, y, a pesar de la concurrencia que le hacen los canales, llega a transportar un tonelaje enorme de materias pesadas, utilizando cada vez más los vagones de 40 toneladas y las máquinas de gran potencia que le permiten reducir sus gastos de tracción.

Nada de eso podía decirse del Oeste, puesto que esa Compañía se quejaba de que las obras hidráulicas, para mejorar el calado del Sena y el servicio de navegación interior de Rouen a París, la perjudicaban muchísimo, y sin embargo, en el mismo momento los muelles del Havre y de Rouen estaban atestados de mercancías que la Compañía del Oeste no era capaz de transportar por la insuficiencia de su material.

«En resumen, decía la Comisión, como la Compañía del Oeste no tiene ninguna probabilidad de encontrar en su red minas de la importancia de las que alimentan el tráfico de las Compañías del Este y del Norte, y como por otra parte, en lugar de equiparse para servir convenientemente sus puertos de mar y sus puertos fluviales, ha invertido quizás excesivamente sus capitales y su dinero en obras que hacen seguramente el mayor honor a sus ingenieros y que se pueden admirar especialmente en las cercanías de París, aparece a todo espíritu imparcial que quizá no haya dirigido hacia donde era preciso los esfuerzos de su explotación, lo que le hará muy difícil la tarea de vencer las

dificultades de la hora presente y de amortizar de una manera seria la deuda enorme que la agobia respecto al Estado.»

La Comisión examinaba después las objeciones de orden financiero contra el rescate, estudiando la cuestión de si éste aumentaría o no la deuda pública. El economista Leroy-Beaulieu había sostenido que esta operación acrecentaría la deuda pública en algunos miles de millares, lo que la Comisión negaba rotundamente, razonándolo del siguiente modo:

En el momento actual el Estado sostiene, a pesar de la afirmación contraria de las Compañías, que él no garantiza la deuda de Orleans y del Mediodía más que hasta 1914. La del Oeste y el Este las garantiza hasta 1935, y las de París-Lyon-Mediterráneo y el Norte, hasta 1914. Tomando, pues, al pie de la letra las afirmaciones de Leroy-Beaulieu, hay que añadir 18.000.000.000 de francos a la deuda pública de Francia, por lo menos hasta 1914.

La Comisión no cree que Leroy-Beaulieu haya querido decir esto exactamente, pero sí afirma que si el Estado no rescatase el Oeste, estaría legalmente obligado hasta 1936 a garantizar el pago de las obligaciones y de las acciones de esa Compañía por enorme que sea su crédito en contra de la misma. A partir de 1936 el Estado quedaría aún obligado a garantizar las Obligaciones emitidas por la Compañía por la misma cuenta de aquél, y además, un cierto número de Obligaciones emitidas por la Compañía por su propia cuenta en ciertas condiciones. A partir de 1936 el Estado no garantizará ya el producto reservado a los accionistas; pero como ya en 1906 la Compañía del Oeste no hacía uso de la garantía más que por algunos millones, entendía la Comisión que no era del todo inverosímil que en 1936 el incremento anual del producto neto, por pequeño que fuese, permita hacer frente a las cargas de las obligaciones y del dividendo, de modo que con rescate o sin él, creía la Comisión que el resultado sería el mismo para la Hacienda pública.

Quedaba la cuestión de saber si rescatando el Estado en aquel momento se privaba de las ventajas que se había reservado en 1956. Se había dicho, en efecto, que haciendo el rescate dilapidaba el Estado un capital de muchos miles de millones que vendrían a sus manos exento de todo gravamen al término de la concesión, es decir, en 1956, pero la Comisión entendía que no había lugar siquiera a contestar a este argumento.

Si el Estado no rescataba se encontraría en 1956 propietario de la red del Oeste, cuyas cargas de empréstitos se habían amortizado todas, y como para entonces el Oeste no habría podido reembolsar su deuda a favor del Estado, éste entraría en posesión, no solamente de la red entera, sino también de todo el material móvil, del mobiliario y de todo el activo, sin tener necesidad de gastar un céntimo. Si en esta época, según la hipótesis que aceptaba la Comisión, el producto neto se elevase a 136.000.000 de francos, el presupuesto del Estado se encontraría aumentado de pronto en esos 136.000.000 que son el interés correspondiente a un capital de 4.000.000.000.

Si el Estado rescataba la situación no cambiaría en nada según la Comisión. El Estado cobraría los productos brutos, con éstos pagaría los gastos de la explotación y con la diferencia, es decir, con lo que se llama hoy el producto neto, que en 1905 era de 87.000.000, pagaría las cargas de los empréstitos, y si para esto faltaban 7.000.000, como en 1905, los sacaría de su presupuesto como de todos modos lo hacía entonces. En 1956 entraría a disponer libremente de los 136.000.000 del producto neto, puesto que habría amortizado todas las cargas con los productos como lo habría hecho el Oeste, de modo que en 1956, con rescate o sin rescate, el presupuesto tendría las mismas ventajas.

La única dificultad es la de saber si el Estado explotaría durante ese tiempo tan bien como las Compañías o peor, y esto llevaba a la Comisión a estudiar los resultados de la explotación de la red por el Estado.

La Comisión se hacía cargo de las objeciones de los enemigos del rescate que decían que por

criticable que fuese la explotación de la Compañía del Oeste y por justificadas que estuviesen las quejas de sus clientes, el Estado lo haría seguramente mucho peor. En apoyo de este argumento dice la Comisión que se citaban los ejemplos de las cerillas, el tabaco, los teléfonos y los correos y telégrafos, pero la Comisión entendía que había una gran diferencia porque todos esos servicios constituían monopolios que eran ante todo organizaciones fiscales, sin concurrencia alguna, administradas por funcionarios del Estado cuya gestión, buena o mala, se perdía en la masa del presupuesto y que por consiguiente, a su entender, no podían compararse con la organización de una red del Estado que tenía un presupuesto distinto para sus gastos y sus ingresos y estaba administrada evidentemente en sus grandes líneas por agentes del Estado, pero vigilada e inspeccionada por el mismo público, según formas que se determinarían, y cuya explotación podría compararse diariamente con la de otras cinco grandes redes francesas, a lo que añadía que la experiencia ya se había hecho en las peores condiciones posibles para el Estado.

Según la Comisión, la red antigua del Estado, toda ella en un país pobre, formada por la reunión de líneas mal construídas, había sin embargo adquirido vida después de algunos años de existencia difícil, desmintiendo a su juicio las profecías de M. León Say que afirmaba que el fracaso era absoluto e irremediable y el juicio de M. Graux que decía que se había querido hacer una experiencia, se había hecho, había salido bastante cara y no había más remedio que pagar.

La red del Estado consiguió salvarse, pero con grandes dificultades. Encerrada entre las del Oeste y Orleans, mejoró algo su situación con la ley de 1879 estableciendo un plan y una clasificación de ferrocarriles y con las convenciones de 1883; pero éstas impusieron tales trabas a su tarificación y al reparto de su tráfico que milagrosamente las pudo resistir. Ya se ha citado, en efecto, el artículo 16 de las convenciones de 1883 con Orleans y el Oeste cuando se estudió ese punto, y se recordará que según ese artículo el tráfico de viajeros y mercancías debe hacerse por el itinerario más breve, teniendo, sin embargo, en cuenta las rampas superiores a 15 milímetros y la transmisión de una red a la otra. Después vinieron los arreglos de 1886 y 1892, y finalmente la convención de 1894 que prescribía que se abriese la cuenta de reversión para los viajeros transportados, haciendo un rodeo por las líneas del Estado y de Orleans para ciertas estaciones determinadas. Por todo ello decía el Ministro de Obras públicas, hablando en la Cámara el 12 de Enero de 1900, que la red del Estado era el carretero de las redes de Orleans y del Oeste a las que tiene, en efecto, por función principal, aportar su tráfico en las dos terceras partes de las regiones que sirve. Para poder formarse idea exacta sobre este asunto, la Comisión incluía entre los apéndices de su *rapport* dos cuadros en que se resumían los resultados comparativos de la explotación en las redes del Oeste y del Estado.

La cuestión de la explotación del Estado comparada con la de las Compañías, es siempre de las que más se traen a colación al discutir el rescate, porque para muchos el coeficiente de explotación es el índice decisivo que permite juzgar de la bondad de una explotación.

Comparando ese coeficiente respecto a las líneas del Oeste y del Estado, la Comisión asigna a aquél uno del 55 por 100 y a la red del Estado el de 72,32 por 100. La Comisión, reconociendo la exactitud de estas cifras, se adhiere a la opinión manifestada por M. Berthélemy, copiando textualmente sus frases:

«Es inútil comparar el coeficiente de explotación de los ferrocarriles del Estado con los de las Compañías. Los coeficientes de explotación varían evidentemente con la naturaleza y la importancia del tráfico. Los coeficientes desde este punto de vista están en razón inversa de las cantidades de los transportes. En una sección de línea en que se efectúa un transporte de 100.000 francos por kilómetro, se gasta proporcionalmente mucho menos que en una sección cuyo rendimiento es de 5.000 francos, porque una gran parte de los gastos generales es constante. Si se toma el trabajo

de clasificar para la totalidad de las líneas las secciones de rendimiento aproximadamente igual y de comparar también los coeficientes de explotación de líneas que tienen próximamente los mismos productos, se comprueba que los coeficientes de explotación del Estado y los de las Compañías son sensiblemente iguales.

»Las Compañías tienen todas un gran número de kilómetros de rendimiento superior a 100.000 francos por kilómetro. P. L. M. tiene en esas condiciones, 1.421; el Norte, 794; el Oeste, 425, y Orleans, 587.

»Si se exceptúan 19, cuyo rendimiento es de 61.000 francos, la red del Estado no tiene en ninguna parte un rendimiento kilométrico superior a 49.000 francos.

»Inversamente, en la red del Estado es donde encontramos un mayor número de kilómetros con escaso rendimiento, es decir que funciona con pérdida.»

En apoyo de esas observaciones, la Comisión insertaba un cuadro dando el recorrido medio de los transportes y el tanto por ciento de las materias pesadas tal como resultan de las estadísticas oficiales.

He aquí el cuadro:

Compañías.	Recorrido medio.	Tantos por ciento de las materias pesadas.
	Kilómetros.	
Norte	104	67,02
Este	117	51,74
Oeste	117	37,82
Orleans	171	52,21
P. L. M.	198	41,43
Mediodía	140	33,54
Estado	112	32,45

La Comisión sigue citando la opinión de M. Colson en su libro *Transportes por ferrocarril*, en el que confirma las mismas ideas del profesor Berthelémy.

«Es evidente, dice, que un mismo producto responde a un gasto más elevado si está producido por transportes numerosos efectuados a precios bajos que si viene dado por un número pequeño de transportes con tarifas muy caras.»

La verdad es, dice la Comisión, que en esta materia conviene comparar no los coeficientes de explotación, sino la progresión de los productos brutos kilómetricos en las diferentes redes y los productos netos en las mismas. A este efecto la Comisión da en cuadros anexos los elementos para esta comparación.

En 1889 a 1905, el aumento de los productos brutos kilométricos de los ferrocarriles del Estado, según la Comisión, es de 37,88 por 100, y durante el mismo período en las seis grandes Compañías, no es más que de 15,01 por 100. El aumento de producto neto kilométrico desde 1889 a 1905 es en el Estado de 62,73 por 100 y sólo del 13,18 por 100 en las grandes Compañías. La Comisión alaba a este propósito los esfuerzos del personal del Estado para conseguir estos resultados luchando con las dificultades propias de esa red.

A continuación examina lo que el Estado exige de su presupuesto para explotar los 2.916 kilómetros que constituían su red. En 1906 esos gastos fueron de 39.486.595 francos, y en 1907 se solicitaban 40.993.995 francos, o sea un gasto de explotación por kilómetro de 14.059 francos. El Oeste para sus 5.843 kilómetros, gastaba en la misma fecha 110.644.272,77 francos, o sea por kiló-

metro 19.041,38. Para estos cálculos se prescinde de las cargas por el capital de primer establecimiento, tanto en el Estado como en el Oeste, limitándose estrictamente a los gastos de explotación.

Comparando los gastos por tren-kilómetro y a pesar de que los productos brutos por kilómetro del Oeste son casi dobles que los del Estado, resulta sin embargo que el Estado no gasta por tren-kilómetro más que 2,15 francos y el Oeste 2,20.

Además de compararse los gastos en conjunto se pueden comparar también por servicios, como lo hace la Comisión en uno de los cuadros del apéndice. De esos datos hace resaltar que el alto personal general cuesta 0,21 francos por kilómetro de tren en el Estado, cifra que no es superior al gasto en el Este y la Gran Cintura y que resulta menor que la de todas las demás Compañías.

En cuanto a la explotación propiamente dicha costaba en la red del Estado 0,74 francos por kilómetro de tren, es decir, el mismo precio que a la Compañía del Norte que se cita con razón como modelo, y menos que al Este, al Oeste, a P. L. M. y al Mediodía.

A todos estos datos añade la Comisión otra ventaja que a su juicio reune la explotación por el Estado sobre la de las Compañías y que saca también del libro de M. Berthélemy ya citado:

«Desde el punto de vista comercial, dice Berthélemy, el Estado, libre de las tarifas, ha operado reducciones elevadas sin que el producto neto haya disminuído. Las tarifas de los ferrocarriles del Estado son todas inferiores a las tarifas de los ferrocarriles de las Compañías.»

La Comisión agrega a esto que las tarifas del Estado están establecidas sin favor y que tienen cuadros kilométricos de aplicación a escala decreciente a medida que aumenta la longitud de los recorridos.

Para los viajeros la tarifa en promedio es menor en 0,01 francos por kilómetro a las tarifas vigentes en las demás Compañías, como lo indica el siguiente cuadro que da la tarifa media por viajero-kilómetro:

AÑOS	Compañías.	Estado.
	Francos.	Francos.
1885	0,0466	0,036
1891	0,0439	0,0345
1900	0,0380	0,0299

Esos promedios pueden resultar influídos por una distribución diferente de viajeros entre las distintas clases, pero los precios medios para cada clase presentan las mismas diferencias en favor del Estado:

	Año 1895		Año 1900	
	Grandes Compañías.	Red del Estado.	Grandes Compañías.	Red del Estado.
	Francos.	Francos.	Francos.	Francos.
1.ª clase	0,0667	0,0543	0,0657	0,0466
2.ª —	0,0413	0,0425	0,0405	0,0378
3.ª —	0,0324	0,0296	0,0310	0,0278

La red del Estado fué también la primera que creó los billetes de ida y vuelta entre cualesquiera estaciones con escala decreciente y plazos graduados, y fué también la primera en admitir viajeros de tercera clase en los expresos y en introducir la calefacción en los coches de tercera.

A juicio de la Comisión, no podía por lo tanto decirse razonablemente que si la red del Estado

llegaba en las condiciones difíciles en que se encontraba a rivalizar por su explotación técnica con las mejores de las Compañías, era gracias a artificios como los que se habían citado en la explotación de la Compañía del Oeste.

Partiendo de esas bases se preguntaba la Comisión cómo podría afirmarse que esa red del Estado aumentada, homogénea y libre de los lazos que en aquel momento la ligaban, no había de dar mejores resultados todavía. Admitía que no podía pretenderse que cuando la red llegase a tener 9.000 kilómetros se mantuviesen los gastos de explotación en la cifra de 14.000 francos por kilómetro, porque eso sería ya demasiado y representaría 24.000.000 de aumento neto en el producto de la red del Oeste, y reconocía que la unificación de tarifas en las dos redes y la elevación del tonelaje de las mercancías que había que transportar, y sobre todo, la habilitación completa de las líneas del Oeste, cuyo entretenimiento desde hacía cuatro años ya no era normal, debería todo junto aumentar el gasto kilométrico de la nueva red del Estado, pero con todo era preciso demostrar por medio de documentos auténticos, que los futuros directores de esa red tenían delante de ellos un margen de 24.000.000 para llegar al resultado que daba la explotación del Oeste.

La Comisión creía que las comarcas interesadas no se equivocaban en esa materia, porque en el momento en que el Ministro de Obras públicas negociaba con el Oeste y con Orleans para la creación amistosa de una red del Estado que habría estado constituída por el rescate de un cierto número de líneas del Oeste y por el cambio de algunas otras entre el Estado y Orleans, el Consejo general de l'Eure-et-Loir votaba un acuerdo pidiendo que la Administración del Estado no se desposeyese de ninguna de las líneas que explotaba, lo que quiere decir que entre la explotación de Orleans y la del Estado, los representantes de ese departamento no vacilaban en pronunciarse en favor de esta última.

Otro ejemplo que alegaba la Comisión es que los comerciantes de la ciudad de Chartres, servida a la vez por la red del Oeste y por la del Estado, escogen siempre que pueden hacerlo para sus expediciones la red del Estado.

De todas estas consideraciones deducía la Comisión que la constitución de una gran red del Estado tendría por resultado establecer una saludable emulación entre el Estado y las Compañías privadas.

«Nadie puede discutir, decía, que la rebaja y la simplificación de las tarifas hechas con prudencia, pueden tener sobre nuestro progreso económico tan lento, una afortunada influencia. En la situación actual, el Estado no tiene ninguna autoridad real sobre las tarifas de las Compañías. Sólo ellas tienen la iniciativa, y el Ministro de Obras públicas no tiene más que un derecho de veto sobre las proposiciones que se le someten. Una gran red del Estado dueña de sus horarios, de sus tarifas y de su tráfico, es la única capaz, desde este punto de vista, de dar, imponiéndolo, un impulso saludable, y ante los esfuerzos de nuestros vecinos sería una falta no entrar por ese camino.

»Considerado el rescate desde el punto de vista financiero, hemos visto que en último término se reduce en lo que concierne a las ventajas o inconvenientes que podía procurar al Tesoro, a esta otra cuestión: ¿El Estado explotará tan bien o mejor que la Compañía del Oeste? y acabamos de demostrar que en Francia la experiencia no ha sido desfavorable a la explotación por el Estado.

»Es ésta una verdad tan evidente que hombres que son más bien desfavorables a la tesis de la explotación por el Estado han aportado también su testimonio (*Les Chemins de fer*, le Budget, página 175, Colson):

«De hecho, todos los que han seguido de cerca la gestión de la Administración de los ferrocarriles del Estado desde que ha salido del período de tanteos, reconocen que desde el punto de

vista de los gastos, esta gestión no es inferior en nada, como habilidad y como economía, a la de las grandes Compañías.»

»Y en seguida M. Cauwes *(Cours de droit administratif,* tomo III, página 202):

«Si se quieren resultados más brillantes, hay que colocar la explotación del Estado en un terreno más amplio y más favorable; pero se está en el derecho de decir que en aquel a que su acción ha estado confinada hasta ahora, ha dado próximamente todo lo que se podía esperar de su iniciativa para el progreso y de su valor práctico.»

»La opinión de M. Picard es próximamente la misma *(Traite des chemins de fer*, tomo I, página 639).

»En fin, M. Berthélemy concluye en estos términos en su *Cours de droit administratif:*

«Este ensayo (Explotación de la red del Estado) deja íntegros los argumentos favorables al rescate que se pueden sacar de las ventajas de la unidad del régimen de los ferrocarriles sobre la totalidad del territorio.»

»Desde el punto de vista del personal, el rescate tiene que ser ventajoso.

»Sin duda desaparecerían los administradores y el personal superior tendría quizás que sufrir algunas modificaciones, pero todo el mundo sabe que para el personal secundario e inferior la situación más bien mejoraría.

»M. Klotz ha demostrado en su informe que, desde el punto de vista del retiro, los agentes de la Compañía del Oeste tenían el mayor interés en estar seguros del mañana.

»No insistiremos sobre la demostración decisiva que ha dado sobre este punto.

»Nos queda por determinar las condiciones mismas en las que se presenta la operación, por una parte, para el Estado, y por otra, para los accionistas y obligacionistas.»

La Comisión examinaba después las condiciones del rescate para interpretar las cláusulas referentes al mismo y aplicarlas debidamente. Para este objeto utilizaba los diferentes *rapports* hechos por M. Klotz, llevándolos hasta el 31 de Diciembre de 1905.

En esa fecha la red del Oeste, cuya concesión terminaría en 31 de Diciembre de 1956, comprendía 6.152 kilómetros de interés general, de los cuales 5.681 estaban en completa explotación, 162 en explotación parcial, 75 en construcción y 132 aprobados, a lo que hay que añadir una tercera parte de la longitud de la línea de Amiens a Rouen concedida a esta Compañía, aunque explotada por la del Norte y el ferrocarril de Petite-Ceinture (orilla izquierda) y el enlace de Auteuil, explotados por el Sindicato de las dos líneas de Ceinture, pero concedidos al Oeste. Naturalmente, no se comprende el resto de la Petite-Ceinture ni todo el de la Grande-Ceinture, que aunque explotadas por el Sindicato, no estaban concedidas al Oeste.

Además de esta red, la Compañía del Oeste daba en combinación con la Compañía inglesa London-Brighton, un servicio marítimo entre Dieppe y Newhaven, en cuyos gastos de establecimiento y de explotación participaba el Oeste por el 37,56 por 100. Finalmente, tenía un contrato de arrendamiento con el departamento del Sena inferior para la explotación de la línea de interés local Wascœuil a Morgny.

La Comisión, estudiando el derecho de rescate, entendía que no había la menor duda en lo relativo a toda la red de interés general y a los trozos explotados en unión con otras Compañías a que se ha hecho alusión antes, y lo mismo afirmaba en cuanto al servicio marítimo, porque su material pertenecía a las Compañías mencionadas, se había adquirido con el producto de obligaciones emitidas por el Oeste para la totalidad de su concesión y figuraba en las cuentas de las Compañías en la misma forma que los gastos del material móvil ferroviario, con arreglo a una decisión ministerial de 16 de Julio de 1887, y en cuanto a los resultados financieros de la explotación, habían figurado siempre en las cuentas anuales establecidas con arreglo a las convenciones en vigor y al de-

creto de 6 de Mayo de 1863, que excluye explícitamente de las cuentas anuales «los gastos referentes a establecimientos que no sirvan directamente para la explotación del ferrocarril», de modo que es evidente que los de esa línea marítima entraban en la concesión general, y eran, por lo tanto, rescatables.

En cambio, en lo referente a la línea de interés local arrendada no procedía el rescate, porque ni estaba aún declarada de utilidad pública ni terminada su construcción, y, según el contrato, en caso de rescate del Oeste, quedaba aquél rescindido por el mismo hecho, sin derecho a indemnización.

Resultaba, por consiguiente, enteramente legal el rescate íntegro de la concesión constituída por las líneas que quedan indicadas. Con arreglo a los pliegos de condiciones y a las convenciones, los elementos que deberían tenerse en cuenta para la evaluación del precio o de la indemnización del rescate, eran los siguientes:

1.° Productos netos totales de los últimos siete años.

2.° Productos netos y gastos de establecimiento a cargo de la Compañía de las líneas explotadas desde menos de quince años.

3.° Valor inicial y valor actual del material móvil, del utillaje, del mobiliario y de los aprovisionamientos.

4.° Gastos complementarios que no sean los del material móvil, de utillaje y de mobiliario hechos por la Compañía y a su cuenta durante los últimos quince años.

5.° Reservas y cuentas diversas de la Compañía.

6.° Anticipos por garantía de interés (capital e intereses).

7.° Cargas anuales (intereses, amortización y gastos accesorios) hasta el final de la concesión, del capital social y de los empréstitos realizados.

8.° Anualidades de cualquier clase debidas por el Estado a la Compañía (establecimiento de la segunda vía, representación de subvenciones prometidas a la Compañía, anticipos en dinero o en obras hechos al Estado).

Las principales dificultades jurídicas que podían presentarse al aplicar la cláusula del rescate, se referían a los cuatro extremos siguientes:

1.° A la anualidad prevista por el artículo 37 del pliego de condiciones y a la establecida por las convenciones de 1883.

2.° Al reembolso de los objetos muebles y del material móvil.

3.° Al pago de las líneas explotadas desde hacía menos de quince años.

4.° Finalmente, al reembolso de los gastos complementarios diferentes de los del material móvil.

Respecto a la anualidad, el artículo 37 del pliego de condiciones establecía que «el concesionario expropiado tenía derecho durante cada uno de los años que habían de transcurrir del plazo de la concesión, a una anualidad igual al producto neto medio de los siete años anteriores a aquel en que se efectúa el rescate, deduciéndose los dos peores, sin que de ningún modo el total de esa anualidad pueda ser inferior al producto del último de los siete años, tomado como término de comparación».

El párrafo tercero del artículo 15 de la convención de 15 de Julio de 1883, decía: «El precio total del rescate no podrá, en ningún caso, resultar una suma correspondiente a una anualidad inferior al total del producto reservado a los accionistas, fijado por el artículo 10 en la cantidad de francos 11.550.000, aumentado con las cargas de interés y amortización de los empréstitos calculados conforme a las prescripciones de los artículos 6.° y 9.° de la presente convención.»

De esas cláusulas parecía resultar que la Compañía del Oeste podía elegir la que fuese más fa-

vorable a sus intereses, y si el rescate se hacía antes del 31 de Diciembre de 1906, era verosímil que se acogiese al párrafo tercero del artículo 15 de la convención de 1883.

La Comisión decía que por el momento era inútil demostrar con cifras esa probable preferencia de la Compañía, y que bastaba, en efecto, recordar que, si se hacía el rescate antes del 31 de Diciembre de 1906, las cifras que podrían servir de base a todos los cálculos eran las de las cuentas cerradas en 31 de Diciembre de 1905, y era sabido que la Compañía del Oeste había solicitado hasta esa época la garantía de interés por una cantidad de 7.484.315,37 francos, por lo que tendría el mayor interés en reclamar la anualidad mínima que se le garantizaba por el artículo 15, puesto que esa anualidad mínima parecía que debía ser superior a la que pudiera concederle el artículo 37 del pliego de condiciones.

Si, por el contrario, el rescate se hacía al año siguiente, es decir, a base de las cifras determinadas en 31 de Diciembre de 1906, la Compañía del Oeste, que tendría probablemente un aumento de productos brutos de 9.000.000 de francos, podría quizás, disminuyendo aún más sus gastos y aplazando algunos de ellos, hacer aparecer un producto neto artificial de tal importancia que no tuviese necesidad de pedir ese año la garantía de interés; y, por consiguiente, entendería que, puesto que en la cláusula del artículo 37 del pliego de condiciones, se establece que la anualidad del rescate no pueda ser nunca inferior al producto del último de los siete años tomado como término de comparación, su interés bien entendido la llevaría naturalmente a solicitar la anualidad calculada con arreglo a las bases de ese artículo, anualidad que podría ser superior a la del artículo 15, y que, multiplicada por cincuenta años, podría dar una cifra muy considerable.

La Comisión llamaba, por consiguiente, la atención de la Cámara sobre este punto para que pudiese obrar con conocimiento de causa.

Otro de los puntos litigiosos era el referente al pago de los objetos muebles y a la compensación del crédito del Estado en concepto de garantía de interés. El artículo 36 del pliego de condiciones de 11 de Junio de 1857, decía:

«En lo referente a los objetos muebles, tales como el material móvil, los combustibles y aprovisionamientos de todas clases, el mobiliario de las estaciones, el utillaje de los talleres y estaciones, el Estado vendrá obligado, si la Compañía lo exige, a adquirir todos esos objetos a base de la valoración que se haga de ellos por peritos, y recíprocamente si el Estado lo exige, la Compañía vendrá obligada a cederlos del mismo modo.»

«Sin embargo, el Estado no podrá ser obligado a tomar más aprovisionamientos que los necesarios para la explotación del ferrocarril durante seis meses.»

El pago de esa cantidad es exigible dentro de los tres meses siguientes al rescate bajo reserva, por supuesto, del derecho de reconvención del Estado para el reembolso de los anticipos que haya hecho a la Compañía en concepto de garantía de interés.

Así resulta del artículo 9 de la convención aprobada por decreto de 11 de Junio de 1859 que dice: «Al término de la concesión o en el caso de aplicación de la cláusula del rescate establecida en el artículo 37 del pliego de condiciones adjunto, si el Estado es acreedor de la Compañía el importe de su crédito se compensará por su valor con la cantidad debida por la Compañía para la incautación, si ha lugar, según lo dispuesto en el artículo 36 de dicho pliego de condiciones, del material tanto de la antigua como de la nueva red.»

La Comisión había fijado la deuda en 31 de Diciembre de 1905 en una cifra mínima de francos 420.000.000, que en 30 de Diciembre de 1906, por el juego de los intereses, se elevaba a 432.000.000 sin incluir las cuentas pendientes de liquidación. Teniendo en cuenta la evaluación dada en un cuadro anexo de los objetos muebles, el utillaje y los aprovisionamientos en 31 de Diciembre de 1905, el total de ese material, según inventario, era de 367.062.342,70 francos, valor

de adquisición de ese material que, naturalmente, no sería el mismo que el que le pudieran asignar los peritos, teniendo en cuenta que su promedio de edad era ya de alguna consideración.

Ya en diversas ocasiones se habían hecho tasaciones, como por ejemplo, las verificadas por monsieur Hardy, cuando la entrega de carruajes por el Estado a la Compañía del Este, al hacerse la retrocesión de la línea de Orleans a Châlons; por M. Lethier, por el material móvil adquirido por el Estado al rescatar en 1878 las Compañías de que ya se hizo mención, y por Mrs. Monestier, Perouse y Klein, en la Comisión encargada en 1896 por el Ministro de Obras públicas de determinar el precio y las consecuencias financieras del rescate de las redes del Oeste, Orleans y el Mediodía.

Partiendo de esas bases, llegaba M. Klotz a establecer en su *rapport* un coeficiente de depreciación media de 43,70 por 100, de modo que el material que en 1901 se inventariaba en 338 millones, no podía valer en el momento de informar la Comisión más que 190.000.000 fijando como fecha el 31 de Diciembre de 1905.

Aun admitiendo, decía la Comisión, las valoraciones más optimistas que según ciertos cálculos de ingenieros que no eran sospechosos de parcialidad, darían un valor que no excedería de 220 millones al material que había de rescatar el Estado, resultaría que ese material que constituía la garantía por la deuda respecto al Estado, apenas representaba la mitad de esa deuda.

Esto hacía plantear la cuestión más grave. Según la convención de 1859, el importe del crédito del Estado se compensará por su valor con la cantidad debida por la Compañía. ¿Cómo deben interpretarse esas palabras? ¿Quieren decir que al Estado no le queda otro recurso contra la Compañía del Oeste, y que, por consiguiente, queda desde el mismo momento privado del derecho de cobrar el resto de su crédito del activo total de la Compañía?

La interpretación de esa cláusula había hecho ya, según frase de la Comisión, correr ríos de tinta. En primer lugar, se observaba que esa cláusula de la convención de 1859 no había sido reproducida en todas las de 1883 y que sólo la contienen las del Norte y P. L. M., omitiéndose en todas las que se celebraron con la Compañía del Oeste, de donde debía deducirse que esa Compañía había entrado en el régimen de derecho común, y que por consiguiente, la garantía del Estado se extendía a la totalidad del activo de la Compañía. Esta grave cuestión había sido resuelta, según muchos jurisconsultos, en los considerandos de la sentencia del Consejo de Estado de 1895, aunque se trataba entonces de las Compañías de Orleans y del Mediodía, cuyo abogado Maitre Devin había reconocido y admitido que la derogación de la cláusula de limitación de garantía era como la compensación de los nuevos compromisos adquiridos por el Estado respecto a la garantía de interés. M. Jager-Schmit, Comisario del Gobierno, opinaba también en el mismo sentido, como se recordó en la tribuna de la Cámara al tratarse del asunto Cronier, y M. Paul Bauregard, en la sesión de 19 de Enero de 1904, era también de opinión que el Estado no solamente tenía como garantía el material móvil, sino todo el activo de la Compañía.

«Por mi parte, decía, sin pretender dar una opinión que felizmente no me corresponde dar, no puedo, sin embargo, dejar pasar sin protesta esta afirmación de M. Lhopiteau, que equivaldría a decir que se considera como definitivamente resuelta una cuestión muy delicada, muy controvertida, a saber, si el Estado no tiene el derecho de continuar el reembolso de su crédito sobre las demás porciones que componen el patrimonio de la Compañía. ¿Es cierto que el Estado no tenga como garantía más que el material móvil, los bienes muebles? Es muy discutible.»

Estas manifestaciones fueron acogidas con grandes muestras de aprobación por el centro de la Cámara, y el ponente M. Klotz interrumpió diciendo que le satisfacía mucho oírselas.

La Comisión, después de exponer todos esos antecedentes, decía que aun admitiendo, cosa imposible, que el Estado estuviese condenado a no tener otra compensación por su deuda que el

mobiliario, los aprovisionamientos y el material móvil, esto no podría nunca constituir un argumento en favor o en contra del rescate, porque si las cosas hubiesen de suceder así, lo mismo ocurriría en 1956 que en 1906, y por consiguiente, la solución de esta dificultad no tiene relación ninguna con la cuestión del rescate.

La cuestión del pago de las líneas explotadas durante menos de quince años, viene regulada por el artículo 15 de la convención de 1883 que reproduce, precisándola y completándola, la disposición introducida incidentalmente por el legislador en el artículo 12 de la ley de 23 de Marzo de 1874. Según dicho artículo 15, «si el Gobierno ejercita el derecho que se le concede por el artículo 15 del pliego de condiciones de rescatar la concesión entera, la Compañía podrá exigir que todas las líneas abiertas a la explotación desde menos de quince años se tasen, no por su producto neto, sino por lo que la Compañía haya gastado realmente en su construcción».

La primera cuestión que se presentará es la de saber si se trata de un pago en capital o por anualidades.

La cuestión le parecía resuelta a la Comisión en el *rapport* presentado por M. de Montgolfier relativo a la ley de 23 de Mayo de 1874, en el que se encuentra la indicación siguiente:

«Hemos propuesto, por consiguiente, regular la anualidad correspondiente a las nuevas líneas, no conforme al producto neto de los últimos siete años, sino con arreglo a los gastos hechos en la construcción de esas líneas.»

La idea del legislador era pues, la de pagar en anualidades.

Además, sea cualquiera la solución que se dé, entiende la Comisión que no podía tener influencia en la cuestión del rescate, porque aun admitiendo que el pago haya de hacerse en capital, siempre le sería posible al Estado convertirlo en anualidades que quedarían a cargo de la nueva red.

Tampoco habría cuestión sobre la interpretación de las palabras «que haya gastado realmente para su construcción», porque deben entenderse los gastos efectuados y justificados debidamente que correspondiesen a la Compañía, para cuya determinación aportaba la Comisión los elementos necesarios en los cuadros anexos al dictamen.

Advertía, sin embargo, la Comisión, que si la Compañía usaba de su derecho de opción respecto a las líneas de menos de quince años de explotación, no podrían aplicarse los precios establecidos en los cuadros porque habría que disminuirlo restando la insuficiencia que se llevaron a la cuenta de primer establecimiento, durante la explotación parcial de esas líneas, puesto que en la cláusula de rescate habla de las cantidades gastadas realmente.

La Comisión entendía que cualquiera que fuese la solución de esas cuestiones, las diferencias en más o en menos que pudiesen resultar serían insignificantes comparadas con la anualidad total.

Respecto al último punto, o sea al reembolso de los gastos complementarios distintos a los del material, el párrafo segundo del artículo 25 de las convenciones de 1883 disponía:

«Además de la anualidad prevista por el artículo 37 del pliego de condiciones, la Compañía tendrá derecho al reembolso de los gastos complementarios distintos de los del material móvil hechos por ella y a su cuenta con aprobación del Ministro de Obras públicas en todas las líneas de su red, conforme a las disposiciones del artículo 9, con deducción de $^1/_{15}$ por cada año transcurrido desde el cierre del ejercicio en que se hayan ejecutado las obras.»

La Comisión da en los cuadros anexos las indicaciones necesarias sobre este extremo, y advierte que como las cuentas no están aún aprobadas por el Ministerio, no le era posible decir con exactitud a qué cifra se elevarían en capital las sumas que deberían reembolsarse en este concepto después de hechas las deducciones de los $^1/_{15}$ que deben descontarse. En 1901, M. Klotz había

llegado al cálculo de un capital de 46.000.000 próximamente, que representaba el resto de los gastos a reembolsar.

La Comisión resumía todos sus trabajos sobre este particular en las siguientes palabras:

«Se ve que versando la controversia principal sobre la compensación de la deuda por el material móvil y por el activo de la Sociedad, los cálculos relativos al rescate no pueden ser influídos por ella, puesto que se trata de un reembolso de capital, y en todos los casos, que sea ahora o en 1956, no será el Estado el que haya de desembolsar la menor cantidad.

»En lo que concierne a los litigios que pudiesen nacer de la interpretación de las cláusulas relativas al pago de las líneas de menos de quince años y a los gastos complementarios, esos litigios girarían alrededor de cantidades relativamente poco importantes, y que no podrían hacer variar la anualidad final más allá de algunos cuantos millones en más o en menos.

»En realidad, esto es poca cosa al lado, sobre todo, de la misma anualidad establecida por el artículo 15 de la convención de 1883, anualidad que es fácil de evaluar, puesto que sus dos elementos *producto reservado de los accionistas* y *carga de interés y de amortización de los empréstitos* se pueden fijar bastante exactamente, y formarán en 31 de Diciembre de 1905 un total de 97.000.000 próximamente.

»Los documentos números 21 y 22 del apéndice, indican que las cargas del capital social serían de:

	Francos.
	11.947.134
Y que las cargas de los empréstitos serían de	99.057.000
O sea un total de	111.004.134
Si de este total se restan las anualidades de todas clases a cargo del Tesoro (cuadro núm. 21) y que se elevan a	13.423.832,25
quedaría para la anualidad mínima prevista en el art. 15 de las convenciones de 1889 la cantidad de	97.580.301,75

»Lo que se puede decir es que si el Estado no rescata ahora, tendrá cada vez menos interés en hacerlo en el porvenir, y esto se deduce de la misma tesis sostenida por los adversarios del rescate.

»Estos dicen, en efecto, POR MEDIOCRE QUE SEA LA EXPLOTACIÓN DE LA COMPAÑÍA DEL OESTE, EL AUMENTO GRADUAL DE SUS PRODUCTOS PERMITE PENSAR QUE DENTRO DE ALGUNOS AÑOS LA COMPAÑÍA YA NO SOLICITARÁ MÁS LA GARANTÍA DE INTERÉS.

»Y añaden: RESCATANDO HOY PRIVÁIS A SUS ACCIONISTAS DE ESAS PLUSVALÍAS FUTURAS. Nosotros respondemos: no, porque siempre se olvida el hecho capital que domina todo este debate, a saber, que la deuda de 432.000.000 (en 31 de Diciembre próximo) es la que absorberá todas las plusvalías de la Compañía a partir del día en que ésta deje de solicitar la garantía, y hemos demostrado que esta absorción duraría muy probablemente hasta el fin de la concesión sin dejar ninguna esperanza a los accionistas de ver aumentar sus dividendos, de tal modo que difiriendo el rescate no se llegaría más, según la misma tesis de los adversarios del rescate, que a una sola cosa: a aumentar la anualidad de este rescate.»

En el capítulo sexto del *rapport* formulaba la Comisión sus conclusiones generales en la siguiente forma:

«Creemos haber demostrado:

»1.º Que la explotación de la Compañía del Oeste se apartaba cada día más de las condiciones de una industria realmente interesada en los resultados de su gestión.

»2.º Que aplastada bajo el peso de una deuda que cada día aumentaba, no podía entrever, en remuneración de los esfuerzos que pudiese intentar para mejorar su explotación, más que ventajas prácticamente ilusorias.

»3.º Que la red del Estado actual, a pesar de sus defectos, podía sostener la comparación desde el punto de vista de la explotación con las Compañías más prósperas, y que el país tenía el mayor interés desde el punto de vistaeconómico, en poseer una red suficientemente amplia para contrabalancear la acción de las Compañías, que atienden casi siempre a sus intereses privados.

»4.º Que sean cualesquiera los litigios que puedan nacer a consecuencia del rescate, los más importantes de entre ellos podrían surgir igualmente al terminar la concesión, aun cuando el Estado no rescatase, y que los demás no podían influir de un modo serio en la anualidad que se fijase para el rescate.

»En realidad, los adversarios del rescate no han podido hacer nunca a esta operación más que una sola objeción verdadera.

»Lo que no está, por lo demás, demostrado de un modo claro, es la objeción que consiste en decir que por la operación del rescate el Estado va a consolidar hasta 1956 el dividendo de los accionistas, que actualmente no está garantizado más que hasta 1936, argumento, por lo menos, singular en boca de quienes no cesan de representar el rescate como un triunfo para el colectivismo.

»Haremos notar ahora, que los que nos oponen este argumento son también los mismos que pretenden que la Compañía del Oeste llegará a reembolsar su enorme deuda antes del fin de su concesión, lo que quiere decir, indiscutiblemente, que la Compañía no volverá a solicitar, según ellos, la garantía de interés dentro de algunos años.

»Pero entonces, si esto es así, rescatando la red del Oeste el Estado, no consolida absolutamente nada, puesto que si la Compañía ya no solicita la garantía de interés, esto quiere decir que sus productos netos llegarán a ser muy pronto lo bastante importantes para cubrir por sí solos las cargas de los empréstitos y el producto para los accionistas.

»Por consiguiente, el argumento cae. Ahora, si los que nos echan en cara que por el rescate queremos consolidar el dividendo de los accionistas a partir de 1936, tienen la seguridad de que la Compañía del Oeste solicitará aún en esta fecha la garantía de interés, lo que equivaldría a decir que de aquí a treinta años la Compañía se reconoce incapaz de realizar a base de sus productos los 5 ó 6.000.000 de plusvalías necesarias para no necesitar ya la garantía de interés, nos dan por el contrario una razón más para efectuar el rescate, porque ese ligero progreso que la Compañía del Oeste se declararía ya, desde ahora, incapaz de realizar, la red del Estado, que comprende hoy cerca de 3.000 kilómetros, aumentada con los 6.000 kilómetros de la red del Oeste, y libre de toda traba, podrá realizarlo fácilmente, porque repetimos que no se trata más que de una mejora de algunos cuantos millones.

»No olvidemos, finalmente, que el Estado ha intentado por todos los medios posibles poner un remedio a la situación actual.

»El año último, el honorable M. Maruejouls, Ministro de Obras públicas, exponía en la tribuna la esencia de las negociaciones que llevaba a cabo con la Compañía del Oeste por una parte, y con la de Orleans por otra.

»El resultado de esas negociaciones ha sido negativo, como lo afirma el Gobierno en la exposición de motivos del proyecto de ley.

»Supongamos por imposible que los adversarios del rescate triunfen. ¿Cómo esperan que pueda salir el Estado del atolladero en que ese triunfo le habría puesto?

»¿Por nuevas negociaciones?

»Sea; pero entonces, puesto que bajo la amenaza del rescate el Estado no ha llegado a un con-

venio aceptable, ¿cómo podría esperarse que rechazado el rescate por la Cámara estuviese mejor armado el Estado para negociar otro?

»He aquí la situación real, y a su luz hay que enfocar la cuestión del rescate de la red del Oeste.

»Por esto tenemos la firme esperanza de que la mayoría de la Cámara, siguiendo en éste el ejemplo de su Comisión de Obras públicas, adoptará el proyecto que tenemos el honor de someterle.»

La Comisión, como ya hemos dicho, modificaba en parte el proyecto del Gobierno para hacerlo aún más decisivo e imponer más claramente el rescate.

La Comisión de presupuestos en su *rapport*, cuya estructura general ya hemos indicado, hacía un estudio comparativo entre la red del Estado y la de las Compañías en Francia, y después de exponer muy brevemente las vicisitudes de la constitución de la red del Estado y de insistir por su parte en las desventajas tan conocidas y tantas veces repetidas que perjudicaban su funcionamiento, recordaba que por los convenios de 1883, el Estado debía pagar a la Compañía de Orleans una anualidad de 2.348.000 francos, y mientras que las líneas cedidas por esa Compañía al Estado y por las cuales percibía esa anualidad hasta el término de la concesión, no daban en 1899 más que un producto neto de 2.314.790, las líneas cedidas por el Estado a dicha Compañía produjeron, en cambio, en el mismo año 3.087.197 francos de producto neto.

Al Oeste, a cambio del derecho de utilizar la sección de Chartres a París, mediante el 40 por 100 de las sumas que percibiese, le entregaba al Estado sus líneas más productivas, las de Elbeuf a Rouen y de Saint-Georges a Dreux y a Chartres, imponiéndose por las mismas convenciones un itinerario legal al Estado.

El producto bruto procedente de los recorridos efectuados por desvíos de ese itinerario llamado legal en las relaciones de París con Burdeos y Tours y de Burdeos con Tours, Poitier y Château-du-Loir por cualquier vía del Estado, se reservaba para la Compañía de Orleans con deducción de una remuneración que se fijaba en el 25 por 100 del producto realmente cobrado.

Las tarifas de transportes en gran velocidad no podían ser, en los transportes de o para París, inferiores a las tarifas de la Compañía de Orleans, y el paso por la estación de Chartres producía una prolongación de 25 kilómetros en el recorrido si se trataba de transportes hechos por los ferrocarriles del Estado.

A pesar de todas esas trabas, la red que se creía iba a morir, vivió aunque sin defensas, y aun llegó a desenvolverse y a crecer rápidamente, y por medio de innovaciones felices obligó con frecuencia a seguirle a sus terribles enemigas las Compañías, y todo ello con economía y mesura.

La Comisión de presupuestos citaba en apoyo de sus juicios las mismas palabras de Colson que ya hemos visto citadas por la Comisión de Obras públicas y ferrocarriles y las de M. Berthélemy que también se reproducen en el dictamen de aquélla.

La Comisión de presupuestos reproduce también los datos sobre las tarifas de viajeros y mercancías que cita la otra Comisión y las mejoras en beneficio de los viajeros de tercera y de los obreros.

A pesar de todo, decía la Comisión de presupuestos, los productos de la red del Estado continúan aumentando de un modo notable.

«No queremos —dice— detenernos, por nuestra parte, en comparar los resultados financieros apoyados en cálculos que cambian con la opinión de los que los hacen.

»Es imposible comparar con exactitud, tomándola desde su origen con sus defectos y sus cargas, con su sistema financiero, nefasto e insostenible, la red del Estado con la de las grandes Compañías.

»Contra la primera se ha empleado todo con rigor para paralizarla en su desarrollo. Las convenciones que la ligan todavía, la hacen tributaria del Oeste y de Orleans y la imponen a la red del Estado, co

una contribución excesiva de 3.600.000 francos por las estaciones y secciones comunes un abandono de productos de más de cinco millones.

»Para las demás, por el contrario, todo se ha hecho ampliamente para desarrollarlas y ayudarlas: se han creado amplias redes muy homogéneas con industrias florecientes, y el Estado ha puesto a su servicio sus capitales, su crédito, sus ministros y sus leyes.

»Este es el pasado; nadie puede cambiarlo y no puede hacernos juzgar los méritos de uno u otro sistema.

»La apreciación la pedimos a las mejoras de que hablábamos antes, a las rebajas de tarifas provechosas para todos y a los resultados financieros actuales.

»Las mejoras, ya hemos demostrado que casi siempre había sido la red del Estado quien las había iniciado.

»Las tarifas, no podemos en este momento entregarnos a un estudio y a una comparación muy instructiva, sin embargo. Solamente nos permitimos comparar los esfuerzos de la red del Estado y los excelentes resultados obtenidos ya por ella con las críticas tan justas y tan repetidas que se oyen todos los años en la tribuna cuando se trata de las tarifas de las Compañías.

»Esta es la cuestión capital en un país extenso como el nuestro.

»¿Qué solución se le da? Dejamos a nuestros colegas Dauzon, Ferrette, Plissionnier, Poulain, Peureux y a los mismos ministros de Obras públicas la misión de decirlo, y rogamos a nuestros colegas que recuerden, por ejemplo, la sesión de 28 de Noviembre de 1905 y las discusiones de 1900.

»Ocupémonos, pues, de los resultados financieros.

»En efecto; por la progresión más o menos rápida de la cifra de los negocios y por la rapidez del incremento de sus beneficios, es por lo que sanamente se puede juzgar de la vitalidad y de la potencia de una empresa comercial cualquiera.

»Aunque sea pequeña, si marcha adelante por los caminos indicados, se puede tener confianza en ella.

»Aun poderosa, si los resultados que da son estacionarios, hay que desconfiar.

»Cuando en 1878 se creó la red del Estado, se votó un crédito de un millón para hacer frente a las insuficiencias seguras de explotación de las líneas adquiridas.

»Desde ese mismo año, no solamente no fué necesario el millón, sino que hubo excedente de los productos sobre los gastos.

»De año en año la situación no hizo más que mejorar.

»En 1889 los productos brutos de la red del Estado eran de 13.386 francos por kilómetro, y en 1905, de 18.457 francos, dando un aumento del 37 por 100.

»En las redes de las grandes Compañías, durante este mismo período, el producto bruto kilométrico pasaba de 36.787 francos a 42.309 francos, o sea un aumento del 15,01 por 100 solamente.

»¿No parece deducirse claramente de esas cifras que la actividad, la busca de nuevos tráficos no han sido propiedad exclusiva de las grandes Compañías y que la administración del Estado no se ha portado mal?

»Pero estamos bien convencidos de que el aumento de los productos brutos no significa de ninguna manera que una administración sea buena y no puede servir como único término de comparación. Lo mejor y lo principal es la comparación de los beneficios netos. Comparando los aumentos de los productos netos de la red del Estado y de las grandes Compañías, es como podremos juzgar de qué lado se encuentra la economía, la actividad, la iniciativa, el buen comerciante.

»En 1889, la red del Estado daba por kilómetro un producto neto de 3.139 francos; en 1905 ese producto neto llegaba a 5.108 francos, con un aumento de 62,73 por 100.

»En las Compañías, el producto neto era, en 1889, de 18.371 francos, llegando en 1905 a 20.793 francos, acusando así un aumento de 13,18 por 100.

»La comparación no es tampoco desventajosa para la red del Estado, sobre todo si recordamos su inferioridad material.

»Tanto más cuanto que, sobre todo, hay que hacer notar: que el Estado, no aumentando sus productos brutos más que en un 38 por 100, llega a elevar sus productos netos en 62,73 por 100, dando así la sensación de progresos constantes y palpables en su administración. Las Compañías, por el contrario, aumentando sus productos brutos en un 15,01 por 100, no llegan a aumentar sus productos netos más que en un 13,18 por 100, dando a su vez por este hecho la impresión de administraciones pesadas y costosas que no saben o no quieren progresar.

»De modo que, aun desde el punto de vista financiero, la red del Estado puede sostener ventajosamente la comparación.

»Y, sin embargo, ¡cuánto se ha dificultado el progreso de la red del Estado por su organización defectuosa, desde todos los puntos devista, e inferior a la organización de los demás ferrocarriles del Estado!

»Nos parece superfluo insistir mucho sobre el hecho de que la red del Estado sostiene ventajosamente la comparación con las Compañías. Esto resulta de un modo claro de algunas líneas del *rapport* de M. Regnier, que acabamos de citar, admitiendo que esta verdad no haya sido ya demostrada superabundantemente.

»Hay, pues, que decir que, si se colocan paralelamente la red del Estado y las Compañías, la conclusión está lejos de ser desventajosa para la red del Estado.

»(Remitimos a nuestros colegas a la discusión del coste de la red del Estado, 17 de Febrero de 1905.)

Después de este estudio, la Comisión de presupuestos entra a hacer el de la cuestión de la necesidad del rescate, que apoya muy brevemente en los argumentos conocidos; aprueba las modificaciones introducidas en el proyecto por la Comisión de Obras públicas y, de acuerdo con ella, rechaza la solución amistosa, aconsejando la legal, todo ello fundándose en los argumentos tántas veces repetidos, y coincide también con la otra Comisión en que el rescate no aumentará las cargas financieras del Estado. Tratándose de una Comisión de presupuestos su opinión en este punto debía tener mayor peso, por lo cual reproducimos íntegramente esa parte de su dictamen.

»Desde el punto de vista financiero, la Comisión piensa que el rescate del Oeste no puede tener ninguna repercusión sobre el presupuesto del Estado, y que debe continuarse esta operación que se justifica, por lo demás, por tantas otras consideraciones.

»Estima, en efecto:

»Que desde el momento en que todo el mundo está de acuerdo para reconocer que la explotación de la red del Oeste se ha convertido actualmente en una administración desinteresada, es preferible retirar a la Compañía la gestión de las líneas que le han sido concedidas y tratar de obtener por una gestión directa de las dos redes del Estado y del Oeste reunidas, resultados más ventajosos; esos resultados podrían consistir, sea en una disminución de las cargas que pesan sobre el presupuesto a causa de la garantía de interés, sea en mejoras de que se beneficiará la colectividad, mejoras que la Compañía es impotente para realizar, como lo prueba la cifra relativamente elevada de gastos que han de hacerse para habilitar la red del Oeste (cerca de 250 millones. Datos proporcionados por el ministerio de Obras públicas. Anexos).

»Que la constitución de una gran red Estado-Oeste QUE TENGA SU PRESUPUESTO INDEPENDIENTE, dejará suficientemente a salvo la Hacienda pública, que no tendrá que soportar los riesgos de la explotación o las consecuencias de las crisis económicas que podrían producirse en el porvenir.

»Que esta última previsión se realizará necesariamente si en la ley que ha de dictarse sobre la futura organización de la nueva red del Estado se inserta un artículo en virtud del cual esta red queda encargada del servicio de la anualidad del rescate que se sacará del producto neto del ferrocarril, debiendo cubrir la insuficiencia si ha lugar a ello, por medio de una petición de auxilio al Tesoro en la misma forma que la garantía otorgada a las redes concedidas.»

En lo referente a los puntos litigiosos, la Comisión declara que no quiere entrar a examinarlos porque su solución es cosa del Gobierno, en quien tiene absoluta confianza. Solamente se ocupa de lo referente a la anualidad, señalada por el pliego de condiciones, y a la prima de evicción por los trabajos complementarios ejecutados en los últimos quince años.

«Sobre el primer punto—dice—, estima que los productos netos de la red del Oeste habían sido aumentados artificialmente durante los últimos cinco años por una compresión excesiva de los gastos de explotación, por el aplazamiento de los gastos normales de renovación y de grandes reparaciones y el aplazamiento de la amortización financiera del material y de los objetos muebles, por lo que, para la determinación de la anualidad del pliego de condiciones que debe pagarse hasta el fin de la concesión, será preciso imponer a esos productos netos reducciones que se fijen de común acuerdo o por medio de arbitraje entre las partes contratantes, o si no por la vía contenciosa.

»Es, en efecto, inadmisible que la Compañía pueda aprovecharse para fijar el precio de venta de la concesión de un producto neto que no ha obtenido más que por medidas anormales, y podría decirse intencionales y capaces, de todos modos, de comprometer la seguridad del público. Las comprobaciones hechas por M. Aimond en su *rapport*, son absolutamente concluyentes. Es una cuestión de buena fe.

»Sobre el segundo punto se recuerda que la prima de evicción por las obras complementarias no debe intervenir más que como complemento de la anualidad señalada por el artículo 35 del pliego de condiciones (artículo 13, párrafo 2.° de la convención de 17 de Julio de 1883 con el Oeste. Véase anexo XIV del *rapport* de M. Aimond).

»Calculándose esta anualidad según los resultados de la explotación durante los últimos siete años, se ha convenido, en efecto, en 1883 que, en caso de rescate, las Compañías tendrán derecho, ADEMÁS, al reembolso de las obras complementarias ejecutadas en los últimos quince años, salvo la deducción de $^{1}/_{15}$ por cada año transcurrido. De este modo se tienen en cuenta, de un modo más o menos equitativo, el aumento de producto neto que hubiesen provocado las mejoras realizadas, y cuyo pleno efecto se admite que no se deja sentir hasta al cabo de quince años.

»Pero es claro que, si se efectúa el rescate en una época en que la Compañía solicita aún la garantía del Estado y si, por consiguiente, se calcula la anualidad con arreglo a las cargas totales de las

sumas gastadas por la Compañía, incluso el producto reservado (el mismo artículo 13 de la convención de 1883 con el Oeste), es claro, decimos, que en ese caso hay que deducir de la anualidad *mínima* fijada por la convención las cargas correspondientes a las obras complementarias reembolsadas en capital, absolutamente del mismo modo que para la evaluación de las líneas explotadas desde hace menos de quince años. No se puede, en efecto, pagar dos veces las obras complementarias, la primera vez en capital y la segunda en anualidades.

»Además, esto se especifica claramente en la convención con la Compañía de Orleans, en la que se dice (artículo 19 de la convención aprobada por ley de 20 de Noviembre de 1883):

»Art. 19. ... Además de la anualidad y de los reembolsos previstos en el artículo 37 del pliego de condiciones, la Compañía tendrá derecho al reembolso de los gastos complementarios (distintos a los del material móvil reembolsable en virtud del artículo 37 antes citado) hechos por ella a partir de 1.° de Enero de 1884 con aprobación del ministro de Obras públicas en todas las líneas de su red, salvo la deducción de 1/15 por cada año transcurrido desde el cierre del ejercicio en el que se efectúen esos gastos.

»La anualidad a pagar a la Compañía en virtud del artículo 37 del pliego de condiciones, no podrá ser inferior al conjunto de las sumas mencionadas en los párrafos 1, 2, 3 y 4 del artículo 14 (es decir, a las cargas totales de las sumas gastadas por la Compañía), CON DEDUCCIÓN DE LAS CARGAS DE INTERÉS Y AMORTIZACIÓN DE LAS SUMAS REEMBOLSADAS EN CUMPLIMIENTO DEL NÚMERO PRECEDENTE DEL PRESENTE ARTÍCULO.

»Estas disposiciones se han reproducido en el artículo 17 de la convención con el Mediodía. HAN SIDO OLVIDADAS en la redacción de las convenciones con el Este y el Oeste. No tenían por qué ser mencionadas en las celebradas con el Norte y P.-L.-M., puesto que no se trataba allí de la anualidad mínima, habiendo quedado esas Compañías bajo el régimen de transferencia.

»En estas condiciones no es dudoso que la prima de evicción por las obras complementarias ejecutadas en la red del Oeste (próximamente, 40 millones, según la evaluación de M. Aimond), debe tener como compensación una reducción de la anualidad mínima de la convención. Esta es una consecuencia que no parece que se ha tenido en cuenta hasta aquí y que es de extrema importancia, puesto que esta prima debe, por otra parte, entrar en compensación de la deuda de garantía en el mismo concepto que todo el activo de la Compañía.

»Resultaria de ello, de hecho, una disminución del producto reservado, PORQUE NO PODRÍA ADMITIRSE QUE LA REDUCCIÓN DE LA ANUALIDAD MÍNIMA CAUSASE EL MENOR PERJUICIO A LOS DERECHOS DE LOS OBLIGACIONISTAS QUE NO HAN TENIDO PARTE ALGUNA EN LA GESTIÓN DE LA RED Y QUE NO HAN APORTADO SU DINERO SINO PORQUE TENÍAN LA GARANTÍA DEL ESTADO. ESTO NO PARECE QUE PUEDA SER DISCUTIDO.»

En cuanto al personal, la Comisión, de acuerdo con los Ministros de Obras públicas y de Hacienda, acepta lo propuesto por ellos, admitiendo la libertad de apreciación y decisión del primero respecto al alto personal director, aunque teniendo en cuenta los derechos adquiridos y los servicios prestados. Respecto al personal de otras clases no se admiten disminuciones después de las hechas por la Compañía. En materia de sueldos no se puede en modo alguno rebajar ninguno, y en cuanto a las cajas de retiros, se tomarían medidas transitorias para dejar a salvo todos los derechos de los interesados oyéndose a las asociaciones y sindicatos.

Finalmente, en cuanto a la explotación provisional de la nueva red, la Comisión entiende que no habrá más que un cambio en la documentación, debiéndose cerrar las cuentas en el mismo momento en que el Ministro notifique a las Compañías la toma de posesión de la red. A partir de ese momento, el Ministro deberá asegurar los servicios bajo su responsabilidad.

El proyecto del Gobierno, modificado por la Comisión, comenzó a discutirse en la Cámara de Diputados el día 5 de Diciembre de 1906. Antes de entrarse en su discusión hubo de discutirse y votarse una proposición previa firmada por los Diputados Mrs. Farjon, Lucien Dior, de Saint-Pol, Etienne Pinault, Brindeau y Lefort, concebida en los siguientes términos:

«La Cámara decide que antes de toda discusión del proyecto presentado por el Gobierno solicitando autorización al Ministro de Obras públicas para abrir el procedimiento de rescate respecto a la Compañía de los ferrocarriles del Oeste, se abra una información sobre ese proyecto entre los Consejos generales, las Cámaras de Comercio, las Cámaras consultivas de artes y oficios y todas las demás instituciones a las que parezca útil interrogar.»

M. Farjon apoyó esta proposición sosteniendo que no era comprensible que en un asunto de

esta importancia no se oyese a los interesados, es decir, a los viajeros y a los industriales y comerciantes, cuando en Francia, hasta para asuntos insignificantes, se abrían informaciones parecidas. Rechazando la afirmación del Ponente de que los verdaderos representantes de todos los intereses del país eran los diputados, recordaba que el mismo Gobierno, para muchos asuntos, se dirigía a las Cámaras de Comercio que estaban más en contacto que nadie con los intereses de índole mercantil. En el mismo asunto del rescate recordaba que en 1902, un buen número de Consejos generales y Cámaras de la región del Oeste se habían manifestado hostiles y que de los 98 represesentantes de los distritos electorales, servidos por la red del Oeste, 72 votaron contra el proyecto, 10 en favor, y 16 se abstuvieron de votar. En el mismo sentido contrario se manifestaron en aquella ocasión siete consejeros generales, 23 Cámaras de Comercio y tres de Artes y Oficios y ninguna de ellas en favor del proyecto, debiendo advertirse que no es que las Cámaras de Comercio estuvieren a favor de las Compañías, con las que continuamente luchaban y contra las cuales habían apoyado algunas leyes.

Creía también M. Farjon que debería conocerse la opinión de las Cámaras y Consejos en la región servida por el Estado, y en las del Norte y Orleans, a las que naturalmente había de afectar el rescate, porque el Fstado para favorecer su red podría establecer tarifas que perjudicasen a aquellas regiones. Los gastos necesarios para rehabilitar la red del Oeste, suponía el orador que los pagaría especialmente la región del Norte, y por consiguiente entendía que en todo caso era muy preferible hacer el rescate de toda la red francesa.

Entendió también que, dada la enorme vigilancia del Estado, no era admisible que la Compañía del Oeste hubiese podido amañar su contabilidad en la forma de que le acusaba la Comisión, y entendía que todos los cálculos de ésta sobre la marcha financiera y las operaciones con rescate o sin él al cabo de cincuenta años eran hipótesis sin valor alguno, porque se fundaban en datos absolutamente inseguros, empezando porque nadie podía saber, dados los progresos técnicos, si dentro de cincuenta años habría aún ferrocarriles.

M. Klotz, vicepresidente de la Comisión de presupuestos, contestó sosteniendo que ya no cabía por más tiempo aplazar la solución, y que por consiguiente, debía votarse o rechazarse el rescate. A su juicio, la consulta a las Cámaras de Comercio era absolutamente inútil, puesto que se conocía perfectamente la opinión de todas ellas, publicadas en folletos que se hacían llegar a todos, costeando las Compañías la impresión de aquellos dictámenes que les eran favorables. Conocidas por consiguiente las opiniones, era inútil retrasar más tiempo la votación definitiva del proyecto, puesto que un aplazamiento tan sólo de un mes obligaría a tomar como base para la indemnización los resultados del ejercicio de 1906, y esto podría ocasionar un gran perjuicio al Estado, a cuyo efecto citaba las cifras ya conocidas aportadas por la Comisión en su dictamen.

M. Brindeau reforzó los argumentos de M. Farjon entendiendo que las opiniones emitidas en otro tiempo por las Cámaras de Comercio no eran aplicables al caso actual, puesto que principalmente se solicitaba el rescate apoyándolo en hechos muy recientes. Además, creía que en la Comisión debía haberse oído a la Compañía del Oeste, a la que se atacaba vivamente sin que hubiese sido posible oponer argumentos y cifras al dictamen del Ponente que en la segunda sesión y sin haberlo repartido a los miembros de la Comisión, lo leyó entero, no siendo necesario decir que por la naturaleza de este documento no era posible de esa forma hacerse cargo de las cifras y refutarlas.

El Ministro de Obras públicas, M. Barthou, de acuerdo con la Comisión, solicitó también que se desechase la proposición, insistiendo sobre los mismos argumentos y alegando que había Cámaras de Comercio favorables al rescate, como las de Rochefort y la Rochela, no sin que muchos diputados interrumpiesen recordando que esas poblaciones estaban servidas por el Estado y sin que

sumas gastadas por la Compañía, incluso el producto reservado (el mismo artículo 13 de la convención de 1883 con el Oeste), es claro, decimos, que en ese caso hay que deducir de la anualidad *mínima* fijada por la convención las cargas correspondientes a las obras complementarias reembolsadas en capital, absolutamente del mismo modo que para la evaluación de las líneas explotadas desde hace menos de quince años. No se puede, en efecto, pagar dos veces las obras complementarias, la primera vez en capital y la segunda en anualidades.

»Además, esto se especifica claramente en la convención con la Compañía de Orleans, en la que se dice (artículo 19 de la convención aprobada por ley de 20 de Noviembre de 1883):

»Art. 19. ... Además de la anualidad y de los reembolsos previstos en el artículo 37 del pliego de condiciones, la Compañía tendrá derecho al reembolso de los gastos complementarios (distintos a los del material móvil reembolsable en virtud del artículo 37 antes citado) hechos por ella a partir de 1.º de Enero de 1884 con aprobación del ministro de Obras públicas en todas las líneas de su red, salvo la deducción de 1/15 por cada año transcurrido desde el cierre del ejercicio en el que se efectúen esos gastos.

»La anualidad a pagar a la Compañía en virtud del artículo 37 del pliego de condiciones, no podrá ser inferior al conjunto de las sumas mencionadas en los párrafos 1, 2, 3 y 4 del artículo 14 (es decir, a las cargas totales de las sumas gastadas por la Compañía), CON DEDUCCIÓN DE LAS CARGAS DE INTERÉS Y AMORTIZACIÓN DE LAS SUMAS REEMBOLSADAS EN CUMPLIMIENTO DEL NÚMERO PRECEDENTE DEL PRESENTE ARTÍCULO.

»Estas disposiciones se han reproducido en el artículo 17 de la convención con el Mediodía. HAN SIDO OLVIDADAS en la redacción de las convenciones con el Este y el Oeste. No tenían por qué ser mencionadas en las celebradas con el Norte y P.-L.-M., puesto que no se trataba allí de la anualidad mínima, habiendo quedado esas Compañías bajo el régimen de transferencia.

»En estas condiciones no es dudoso que la prima de evicción por las obras complementarias ejecutadas en la red del Oeste (próximamente, 40 millones, según la evaluación de M. Aimond), debe tener como compensación una reducción de la anualidad mínima de la convención. Esta es una consecuencia que no parece que se ha tenido en cuenta hasta aquí y que es de extrema importancia, puesto que esta prima debe, por otra parte, entrar en compensación de la deuda de garantía en el mismo concepto que todo el activo de la Compañía.

»Resultaria de ello, de hecho, una disminución del producto reservado, PORQUE NO PODRÍA ADMITIRSE QUE LA REDUCCIÓN DE LA ANUALIDAD MÍNIMA CAUSASE EL MENOR PERJUICIO A LOS DERECHOS DE LOS OBLIGACIONISTAS QUE NO HAN TENIDO PARTE ALGUNA EN LA GESTIÓN DE LA RED Y QUE NO HAN APORTADO SU DINERO SINO PORQUE TENÍAN LA GARANTÍA DEL ESTADO. ESTO NO PARECE QUE PUEDA SER DISCUTIDO.»

En cuanto al personal, la Comisión, de acuerdo con los Ministros de Obras públicas y de Hacienda, acepta lo propuesto por ellos, admitiendo la libertad de apreciación y decisión del primero respecto al alto personal director, aunque teniendo en cuenta los derechos adquiridos y los servicios prestados. Respecto al personal de otras clases no se admiten disminuciones después de las hechas por la Compañía. En materia de sueldos no se puede en modo alguno rebajar ninguno, y en cuanto a las cajas de retiros, se tomarían medidas transitorias para dejar a salvo todos los derechos de los interesados oyéndose a las asociaciones y sindicatos.

Finalmente, en cuanto a la explotación provisional de la nueva red, la Comisión entiende que no habrá más que un cambio en la documentación, debiéndose cerrar las cuentas en el mismo momento en que el Ministro notifique a las Compañías la toma de posesión de la red. A partir de ese momento, el Ministro deberá asegurar los servicios bajo su responsabilidad.

El proyecto del Gobierno, modificado por la Comisión, comenzó a discutirse en la Cámara de Diputados el día 5 de Diciembre de 1906. Antes de entrarse en su discusión hubo de discutirse y votarse una proposición previa firmada por los Diputados Mrs. Farjon, Lucien Dior, de Saint-Pol, Etienne Pinault, Brindeau y Lefort, concebida en los siguientes términos:

«La Cámara decide que antes de toda discusión del proyecto presentado por el Gobierno solicitando autorización al Ministro de Obras públicas para abrir el procedimiento de rescate respecto a la Compañía de los ferrocarriles del Oeste, se abra una información sobre ese proyecto entre los Consejos generales, las Cámaras de Comercio, las Cámaras consultivas de artes y oficios y todas las demás instituciones a las que parezca útil interrogar.»

M. Farjon apoyó esta proposición sosteniendo que no era comprensible que en un asunto de

esta importancia no se oyese a los interesados, es decir, a los viajeros y a los industriales y comerciantes, cuando en Francia, hasta para asuntos insignificantes, se abrían informaciones parecidas. Rechazando la afirmación del Ponente de que los verdaderos representantes de todos los intereses del país eran los diputados, recordaba que el mismo Gobierno, para muchos asuntos, se dirigía a las Cámaras de Comercio que estaban más en contacto que nadie con los intereses de índole mercantil. En el mismo asunto del rescate recordaba que en 1902, un buen número de Consejos generales y Cámaras de la región del Oeste se habían manifestado hostiles y que de los 98 represesentantes de los distritos electorales, servidos por la red del Oeste, 72 votaron contra el proyecto, 10 en favor, y 16 se abstuvieron de votar. En el mismo sentido contrario se manifestaron en aquella ocasión siete consejeros generales, 23 Cámaras de Comercio y tres de Artes y Oficios y ninguna de ellas en favor del proyecto, debiendo advertirse que no es que las Cámaras de Comercio estuvieren a favor de las Compañías, con las que continuamente luchaban y contra las cuales habían apoyado algunas leyes.

Creía también M. Farjon que debería conocerse la opinión de las Cámaras y Consejos en la región servida por el Estado, y en las del Norte y Orleans, a las que naturalmente había de afectar el rescate, porque el Fstado para favorecer su red podría establecer tarifas que perjudicasen a aquellas regiones. Los gastos necesarios para rehabilitar la red del Oeste, suponía el orador que los pagaría especialmente la región del Norte, y por consiguiente entendía que en todo caso era muy preferible hacer el rescate de toda la red francesa.

Entendió también que, dada la enorme vigilancia del Estado, no era admisible que la Compañía del Oeste hubiese podido amañar su contabilidad en la forma de que le acusaba la Comisión, y entendía que todos los cálculos de ésta sobre la marcha financiera y las operaciones con rescate o sin él al cabo de cincuenta años eran hipótesis sin valor alguno, porque se fundaban en datos absolutamente inseguros, empezando porque nadie podía saber, dados los progresos técnicos, si dentro de cincuenta años habría aún ferrocarriles.

M. Klotz, vicepresidente de la Comisión de presupuestos, contestó sosteniendo que ya no cabía por más tiempo aplazar la solución, y que por consiguiente, debía votarse o rechazarse el rescate. A su juicio, la consulta a las Cámaras de Comercio era absolutamente inútil, puesto que se conocía perfectamente la opinión de todas ellas, publicadas en folletos que se hacían llegar a todos, costeando las Compañías la impresión de aquellos dictámenes que les eran favorables. Conocidas por consiguiente las opiniones, era inútil retrasar más tiempo la votación definitiva del proyecto, puesto que un aplazamiento tan sólo de un mes obligaría a tomar como base para la indemnización los resultados del ejercicio de 1906, y esto podría ocasionar un gran perjuicio al Estado, a cuyo efecto citaba las cifras ya conocidas aportadas por la Comisión en su dictamen.

M. Brindeau reforzó los argumentos de M. Farjon entendiendo que las opiniones emitidas en otro tiempo por las Cámaras de Comercio no eran aplicables al caso actual, puesto que principalmente se solicitaba el rescate apoyándolo en hechos muy recientes. Además, creía que en la Comisión debía haberse oído a la Compañía del Oeste, a la que se atacaba vivamente sin que hubiese sido posible oponer argumentos y cifras al dictamen del Ponente que en la segunda sesión y sin haberlo repartido a los miembros de la Comisión, lo leyó entero, no siendo necesario decir que por la naturaleza de este documento no era posible de esa forma hacerse cargo de las cifras y refutarlas.

El Ministro de Obras públicas, M. Barthou, de acuerdo con la Comisión, solicitó también que se desechase la proposición, insistiendo sobre los mismos argumentos y alegando que había Cámaras de Comercio favorables al rescate, como las de Rochefort y la Rochela, no sin que muchos diputados interrumpiesen recordando que esas poblaciones estaban servidas por el Estado y sin que

M. Galpin afirmase que el Presidente de una de ellas tenía relaciones muy estrechas con la Administración de los ferrocarriles del Estado.

M. Lucien Dior se quejaba, sobre todo, de la vaguedad del dictamen de la Comisión en lo que se refería al método de explotación inmediatamente de realizado el rescate, y enfocando la cuestión desde otro punto de vista que sus colegas, reconocía el mal servicio de la Compañía del Oeste en los últimos tiempos, pero aportaba cifras para demostrar que esa Compañía tenía mayor número de locomotoras y vagones por kilómetro que la de Orleans, y que si no podía servir bien al público era por insuficiencia de vías, estaciones y muelles, hasta el punto de que en muchas ocasiones, y por no haber dónde colocarlos, los vagones facturados a una estación había que hacerlos circular hasta otra, a veces apartada, para que en ella esperasen turno y volviesen al de su destino cuando hubiese lugar en los muelles, con lo cual el rendimiento de los vagones era mucho menor del debido, los gastos de tracción aumentaban mucho inútilmente, y se causaba un enorme perjuicio a los agricultores, que acudiendo con sus carros a recoger abonos o a cargar patatas, veían pasar de largo los vagones que les estaban destinados y habían de esperar en población extraña a que volviesen durante bastantes días.

De esa insuficiencia en la capacidad de las líneas, culpaba exclusivamente al Ministerio de Obras públicas, que no autorizaba a la Compañía a ejecutar esas obras. Ahora bien, si se hacía el rescate vendría forzosamente un período interino durante el cual no se harían esas obras, y el perjuicio sería, por consiguiente, mayor, puesto que ni se sabía cómo se había de explotar. A este argumento se añadía otro que venía a refutar una afirmación del dictamen, y era que se estaban descubriendo y concediendo grandes minas en la región del Oeste, y que iba a comenzar en gran escala la exportación de mineral de hierro por el puerto de Granville. Varios diputados interrumpieron al orador, alegando que entonces el rescate sería más favorable para el Estado.

Pedido por varios diputados que se pusiese a votación la proposición, M. Bauregard se opuso solicitando hablar para demostrar que no estaba en desacuerdo con el Ministro, pero que sí entendía que no era de tal urgencia el que se votase dentro del año el rescate, porque las consecuencias financieras de un retraso en que tanto se había insistido, no existirían. Recordaba, en efecto, el derecho de opción entre los dos modos de calcular la anualidad que tenía la Compañía del Oeste, y le reconocía el mismo dictamen de la Comisión, y apoyándose en él afirmaba que si se hacía en aquel momento el rescate, no sería el producto neto de 1905 el que sirviese para calcular la anualidad, puesto que la Compañía había solicitado en 31 de Diciembre de 1905 la garantía por 7.500.000 francos.

La cuestión, por consiguiente, era saber qué haría la Compañia en 31 de Diciembre de 1906, y M. Bauregard creía saber que volvería a solicitarla por 5.500.000 francos, y preguntaba al Ministro si no estaba informado de ello por sus oficinas.

El Ministro reconoció, en efecto, la contradicción, según él aparente, que podía haber entre la aplicación del artículo 37 del pliego de condiciones y la del artículo 15 de la convención de 1883, y afirmó que sus oficinas le habían informado de todo; pero después de estas manifestaciones y de reconocer el derecho de opción de la Compañía, y que la resolución de ésta dependería de los resultados de 1906, se negó a dar su opinión sobre la interpretación de esas cláusulas, reservándose para defender los derechos del Estado cuando hubiera lugar, afirmando solamente que no podía haber ningún daño para el Estado en que se votase inmediatamente el rescate, y en cambio, en caso contrario, se podían seguir grandes perjuicios.

M. Bauregard insistió en que se iba a solicitar la garantía para 1906, y que, por consiguiente, en uno o en otro año se aplicaría el artículo 15, y en consecuencia, la anualidad sería exactamente la misma rescatando en 1906 o en 1907, por lo cual seguía creyendo que no había tal peligro finan-

ciero, y pedía un plazo razonable para llevar la discusión, prometiendo no hacer obstrucción en lo más mínimo.

Puesta a votación la proposición fué desechada por 365 votos contra 215.

Abierta inmediatamente la discusión sobre la totalidad del proyecto, M. Vandame, miembro de la Comisión, explicó por qué no estaba conforme con el dictamen de la misma y no lo había votado. Su discurso, dirigido más bien a probar la necesidad de un estudio y una información previa, puede reducirse a la afirmación de que no hay motivo ninguno para asegurar que una vez hecho el rescate irán aumentando los ingresos y disminuyendo los gastos, y que por lo tanto el Estado beneficiará de una situación financiera mejor.

A continuación se produjo un debate difícil de extractar, y más difícil todavía de comprender, si no se conocen al detalle una porción de particularidades de la política francesa, de la constitución de sus partidos y de las relaciones entre los mismos, especialmente entre distintos grupos de la extrema izquierda, que a su vez, para ser bien comprendidas, exigen estar al corriente de toda la historia del socialismo en Francia, tanto en sus distintos matices intelectuales cuanto en sus pormenores de organización política.

Todas estas cuestiones no pueden naturalmente tratarse ni aun de soslayo en esta Obra. Lo único que debe advertirse al lector que no esté muy versado en todas ellas, es que en la discusión del proyecto de rescate del Oeste tuvieron parte importantísima la situación política de cada partido respecto a todos los demás, y las disputas internas entre grupos de la misma procedencia, y aun de aspiraciones doctrinales muy semejantes, pero a los que separaban hondos disentimientos y aun profundas antipatías nacidas de escisiones y polémicas de orden político y social.

Todas esas advertencias deben tenerse presentes al juzgar el discurso del diputado M. Biétry y las interrupciones violentas a que dió lugar por parte de la extrema izquierda de la Cámara. M. Bietry pretendía que al mismo tiempo que se discutía el proyecto del Gobierno se discutiese otro suyo, que sobre la base del rescate, en la hipótesis de que se hiciese, entregaba no sólo la explotación, sino también la propiedad de la red a los empleados y obreros de la misma constituídos en Sindicato; es decir, que iba al principio económico de la propiedad entregada a los Sindicatos profesionales, sosteniendo la conveniencia de no extinguir el principio de la propiedad privada. Defendiendo sus ideas se manifestó enteramente contrario a la formación de grandes monopolios por el Estado, afirmando que el obrero funcionario estaba mucho peor remunerado y trabajaba más que el de la industria privada, y sobre todo, que aquél tenía mucha menos libertad externa, y aun de conciencia y pensamiento que éste, citando el caso reciente de que mientras se concedía una amnistía por todos los delitos a consecuencia de huelgas a los obreros de la industria privada, se excluía taxativamente de ella a los empleados de Correos.

Es imposible hacer un extracto de la polémica motivada por el discurso de M. Biétry. En general, las discusiones de la Cámara francesa acentúan más el carácter de diálogos o conversaciones que en las Cámaras españolas, pero en este caso las interrupciones de la izquierda y la extrema izquierda fueron tan continuas y violentas que no es posible en modo alguno resumirlas. Esos sectores de la Cámara acusaron a M. Biétry de estar entregado y aun vendido a la Compañía del Oeste, mientras que M. Bietry insinuaba a su vez que muchos eran partidarios del rescate por intereses particulares de orden financiero, y la cuestión llegó a tal extremo de acritud que muchos diputados de la extrema izquierda abandonaron colectivamente el salón. M. Biétry terminó su discurso afirmando que cuando fuese oportuno, según la marcha de la discusión, expondría y defendería detalladamente su proyecto, esperando que en aquel momento podría hablar con toda libertad ante la Cámara francesa en nombre de su distrito y de sus 500.000 compañeros de la *Federación de los amarillos*, de la que era Presidente.

En la sesión del 6 de Diciembre, M. Plichon pronunció un largo discurso en el que comenzó exponiendo su opinión de que no había motivo para forzar tanto la discusión del proyecto, puesto que de todos modos la Compañía tenía el derecho de opción entre las formas para calcular la anualidad, y no habría diferencia alguna de que se hiciese el rescate en 1906 ó en 1907. M. Plichon no creía de ningún modo que la Compañía del Oeste pudiese, dado el aumento de los ingresos que se le conocían, y el probable de los gastos, dejar de solicitar la garantía en 1906, y por lo tanto, el producto neto de 1906 no había de intervenir para nada en el rescate.

En el *rapport* de la Comisión no creía encontrar datos suficientes sobre la cuestión financiera, y teniendo en cuenta la anualidad que debería pagarse a la Compañía por las líneas de más de quince años de explotación y la posibilidad de que hubiese que hacer pagos en capital por las de menos de ese plazo, afirmaba que no era exacto el hecho que se quería dar como indiscutible de que el rescate no habría de costarle nada al Estado. Basándose en los datos que había expuesto en la Cámara en 1905, M. Gauthier, entonces Ministro de Obras públicas, deducía que para habilitar convenientemente la red del Oeste, haría falta gastar 500.000.000, cifra que reducía a la mitad M. Bourrat, pero que de todos modos exigía una gran prudencia, recordando lo que había sucedido con el rescate del canal del Mediodía, que había obligado a pagar como indemnización un título de renta de 750.000 francos, equivalente a un capital de 25.000.000 de francos, cuando también se había dicho que no costaría absolutamente nada. La diferencia entre los gastos precisos para la rehabilitación, según los cálculos de M. Bourrat y los de M. Gauthier, no eran cosa nueva, puesto que también en Italia se había dicho que el rescate no costaría nada y, sin embargo, había sido preciso pedir al Parlamento un crédito de 1.300.000.000 de francos, sin contar lo gastado en los ferrocarriles del Sur. Estas experiencias y equivocaciones debían tenerse muy presentes.

El rescate del Oeste obligaría además, un poco antes o después, a pretender que la Compañía de Orleans cediese sus líneas de Tours a Saint-Nazaire y de Nantes a Landerneau; pero esa cesión, como no era total, de la red, no podría hacerse más que por convenciones, es decir, tratando con la Compañía, y si la Compañía no quería entrar en tratos sería necesario expropiar toda la red, a pesar de que M. Bourrat interrumpía protestando que no querían ese rescate. Llegado a ese punto sería preciso rescatar el Mediodía, que quedaría asfixiado entre la red del Estado y los Pirineos, y si la explotación del Estado era un bien, cabría entonces preguntar por qué motivo habían de ser favorecidas unas regiones mientras otras quedaban en abandono, es decir, en la explotación privada, y si se hacía el rescate total habría de costar 3.000.000.000 de francos, según los cálculos que M. Plichon aceptaba de un trabajo presentado a la Cámara de Comercio de París por M. Sciama.

Aparte de todas esas dificultades, quedaba siempre la cuestión de saber si la operación del rescate del Oeste sería buena o mala. Admitiendo que el Estado no explote ni mejor ni peor que la Compañía, resultará que en vez de pagar a la nueva red que se forma una garantía, le pagará una insuficiencia y habrá cambiado el nombre de las cosas; pero se gastará el mismo dinero, con la diferencia de que la garantía de interés no se paga a fondo perdido, sino que es un anticipo reembolsable con intereses que puede, en efecto, ser reembolsado, mientras que las insuficiencias ni son reembolsables ni producen interés.

La cuestión, por consiguiente, era saber si efectivamente el Oeste se desinteresaba de la explotación, y caso de que así fuese, si el Estado explotaría mejor.

La Comisión contestaba afirmativamente al primer punto, pero resultaba que si los productos netos de esa Compañía no aumentaban se diría que no le iba a ser posible reembolsar la deuda y que, por consiguiente, era preciso ir al rescate, y si aumentaban se diría que era una maniobra artificiosa, porque suprimía gastos, y que de todos modos, por consiguiente, era preciso ir al rescate, que es lo que se pretendía.

Examinando en seguida las disminuciones de los gastos, aportaba cifras para demostrar que eran efectivas, citando la baja de precio de los carbones, de los artículos para el engrasado y alumbrado, etc. Con cifras también de cuya interpretación protestaban M. Bourrat y el Ministro, trataba de demostrar que no se habían introducido aumentos de ninguna importancia en los gastos de alto personal y que lejos de disminuirse habían crecido los del personal subalterno, produciéndose las economías observadas, no en el personal sino en las maniobras de estaciones, a causa de las rebajas de precios ya citadas. Exactamente a las mismas conclusiones llegaba en lo referente a los gastos de tracción, en los que todas las economías procedían de la rebaja en el precio de los combustibles, habiendo, en cambio, aumentos por personal.

Examinando los cálculos de M. Aimond, en el informe de la Comisión, sobre lo que sería la deuda del Oeste en 1956, hace notar que el mismo Ponente reconoce que están fundados solamente en hipótesis, como lo estaban también los de M. Rouvier, y entre todas esas hipótesis M. Plichon no se atrevía, ni creía que se atreviese nadie, a escoger ninguna. Además, no daba la menor importancia a ninguna de ellas, porque creía que lo probable era que la explotación por el Estado no difiriese mucho de la explotación por el Oeste, y por lo tanto, los resultados serían que en vez de que la Compañía del Oeste tuviese una deuda con el Estado fuese éste quien la tuviese consigo mismo, es decir, que de todos modos habrían de pagar los contribuyentes, en forma de garantía de interés o en forma de insuficiencias. El Ponente y M. Bourrat creían que la diferencia estaba en que así el Estado podría cobrar al momento una parte de su deuda de 300.000.000 y que además se estaría mejor servido; pero muchos diputados del Oeste protestaron alegando que no era esa la opinión del público.

Para que el Estado pudiese mejorar la situación de esa red sería preciso que pudiesen aumentar los productos, y eso es inverosímil, porque esa red, colocada toda ella bajo la misma línea isotérmica, no puede por esa razón provocar grandes cambios de productos agrícolas, no tiene tampoco tráfico industrial y en su línea principal sufre la competencia de la navegación interior y aun el tráfico de viajeros es muy reducido. ¿Cómo había de creerse que porque una administración central del Estado sustituya a una administración con la iniciativa privada de una Compañía, se ha de crear ese tráfico? Lo probable es que las cosas sigan como estaban.

Para demostrar que la Compañía del Oeste no era una explotación desinteresada, recordaba que según un estudio de M. Colson, bastaría con un aumento en los productos netos de 2 a 3.000.000 anuales para que esa Compañía no necesitase recurrir más a la garantía. A continuación entraba a examinar los coeficientes de explotación, reconociendo de antemano el valor muy relativo de este dato cuando se comparan dos redes, una de gran tráfico con líneas muy productivas y otra de las condiciones contrarias, puesto que en la primera los gastos generales tienen mucha menos importancia que en la segunda. Aquí se trata de comparar coeficientes dentro de una misma red en diferentes épocas, y eso es muy distinto, aun cuando los argumentos que de esa comparación se deduzcan, no sean irrefutables.

Los coeficientes en la Compañía del Oeste habían sido:

en 1901, de 65,54 por 100;
en 1902, de 61,84 por 100;
en 1903, de 58,87 por 100;
en 1904, de 56,89 por 100;
en 1905, de 56,49 por 100;

de modo que de 1901 a 1905, había bajado de 65 a 56 por 100, mientras que en 1905 el de la red del Estado era de 73,2 por 100.

Comparando ahora esa disminución de los coeficientes con las cifras de la garantía solicitada, que había sido:

en 1901, de 25.700.000 francos
en 1902, de 19.600.000 »
en 1903, de 14.200.000 »
en 1904, de 9.900.000 »
en 1905, de 7.400.000 »

se ve que constituyen dos curvas decrecientes paralelas, de donde se deduce que no puede acusarse al Oeste de ser una Administración desinteresada, cuando bajo la amenaza continua de un rescate había tenido vitalidad para explotar de ese modo.

Si el Estado rescata, es evidente que ha de ser para explotar mejor, porque si no, no habría razón para hacerlo; pero en ese caso, y apoyándose en la misma cita de M. Berthélemy, que hace la Comisión, debe entenderse que el rescate ha de ser total, porque de otro modo no puede producir las ventajas que se le atribuyen.

Examinando los ejemplos del extranjero, reconoce que, en efecto, en Francia el producto neto con relación al capital de primer establecimiento es menor que en Alemania; pero precisamente en Francia, en la red del Estado, es donde presenta una cifra menor, solamente el 2 por 100, y aun en Alemania, donde el tráfico es siempre mayor y las primeras materias más baratas, el coeficiente de explotación es más elevado, como sucederá siempre donde explote el Estado. En Francia sería preciso establecer un presupuesto de ferrocarriles enteramente distinto del presupuesto general, de acuerdo en esto con la Comisión. En cuanto a Suiza, las razones que allí movieron al rescate fueron sobre todo el deseo de librarse de la influencia extranjera y el de poder unificar la red, cuya consideración llevaría en Francia al rescate total que no quiere la Comisión.

Algunas interrupciones que daban a entender que era muy posible se llegase a ello, hicieron llamar la atención a M. Plichon sobre la gravedad de esos propósitos, porque tratándose de otras redes, podrían comprometerse mucho los intereses del Estado y sería preciso que el Ministro de Hacienda declarase si aceptaba toda la responsabilidad. Con este motivo se promovió un vivo incidente en el que el Ministro de Obras públicas prometió que se presentaría muy pronto a la Cámara un proyecto sobre la explotación de la red del Estado indicando que formaría un presusupuesto autónomo.

M. Plichon continuó examinando lo que probablemente sería la explotación directa por el Estado, y citando hechos ocurridos en los arsenales y cifras sobre el coste de ciertos trabajos en los mismos, materia que ha sido objeto de críticas muy vivas con frecuencia en la Cámara francesa, manifestó su temor de que ocurriese lo mismo en la explotación ferroviaria. Cuando sea preciso recurrir al crédito será directamente el Estado quien se comprometa, y éste no podrá nunca oponerse a las continuas exigencias de los interesados, porque si lo hace, obrará como una Compañía, y entonces el rescate no produce efecto; pero no lo hará, y entonces los gastos crecerán desmesuradamente porque habrá que satisfacer las exigencias de todos los diputados. Además, explotando el Estado, no hay a quién recurrir en caso de abusos, por que lo Contencioso y los Tribunales no sirven en ese caso para nada.

Por esa razón las Cámaras de Comercio, casi en su totalidad, se manifestaron hostiles al rescate y por eso hubiera sido muy conveniente oir su opinión, la de los Consejos generales y la del Comité consultivo de ferrocarriles, organismo compuesto de personalidades eminentes, y que si en esta ocasión no ha de emitir informe, no se sabe realmente para qué puede servir.

M. Plichon terminaba con su dilema de que si el Estado rescataba el Oeste, como explotaría del mismo modo que la Compañía, no habría ninguna diferencia en los resultados, mientras que no res-

catando, si se aceptaba la hipótesis de M. Rouvier, extinguida la deuda en 1948, la carga de los capitales disminuiría a partir de 1951 de 110.000.000 a 39.600.000 francos por año, lo que daría en cinco años una disponibilidad de 352.000.000 que inclinarían la balanza a favor del Estado, y si se realizaban las previsiones de M. Aimond la deuda de la Compañía sería de 388.000.000, cuyo valor quedaría cubierto con el material móvil y así no habría pérdidas ni ganancias, pero tampoco se correrían riesgos.

Generalizando la cuestión, hacía presente a la Cámara que el capital consagrado por la iniciativa privada a la construcción de ferrocarriles, se elevaba en 1901 a 11.825.000.000 de francos, y el consagrado por el Estado a 4.331.000.000, de modo que se había formado por las Compañías un dominio de 16.000.000.000, cuyo producto anual es de 675.000.000 y del que se amortizan a año 145.000.000. De 1950 a 1960, según las diferentes redes, el Estado se encontrará gratuitamente una propiedad de 23.000.000.000 con un producto de 707.000.000, mientras que actualmente la deuda consolidada representaba en Francia 22.221.000.000. ¿A qué, pues, rescatar hoy muy caro lo que mañana se tendrá gratuitamente?

A continuación habló M. Dubois, sosteniendo la superioridad de la explotación por el Estado, preferida por todos los empleados y obreros de los ferrocarriles y afirmando que en los casos en que el Estado produce más caro, como en los arsenales, es porque se carga a los productos una parte mayor de los gastos generales y porque el utillaje es también más imperfecto.

Al terminar aquella sesión habló M. Cachet para hacer presente la opinión de numerosos Consejos generales y Cámaras de Comercio de la región del Oeste, todas contrarias al rescate, en cuya opinión coincidía también la «Liga de Comerciantes e Industriales para la mejora de los transportes de mercancías en la red del Oeste», que no quería se pudiese creer que había sido fundada para favorecer el rescate.

En la sesión del 7 de Diciembre comenzó hablando M. Paul Bignon para oponerse resueltamente al rescate del Oeste en nombre del departamento que representaba, el Sena inferior, haciendo notar que representaba la opinión de todas las entidades agrícolas, industriales, mercantiles y marítimas de aquel departamento, unánimes en considerar el rescate como un mal y la opinión igualmente del Consejo general del departamento, cuyo voto leyó, y que no reproducimos por contener los argumentos, ya tantas veces repetidos, de orden económico, financiero y de explotación ferroviaria, de los que se deducían los inconvenientes del rescate y la ventaja de esperar para la retrocesión al término de las concesiones.

El discurso de M. Paul Bauregard, largo y altamente irónico, resumía los principales argumentos de los adversarios del rescate. En opinión de M. Bauregard, la cuestión del rescate era una cuestión meramente política, y el Gobierno la había escrito en su programa como continuación de la marcha general de su política, y alentado por los resultados que había obtenido en la separación de la Iglesia y del Estado.

No es fácil hacer un extracto amplio del discurso de M. Bauregard, ni en realidad es necesario, porque el examen de las afirmaciones y cifras del dictamen de la Comisión apenas aporta nada nuevo a lo que ya había dicho en la sesión anterior M. Plichon. Como él, insiste en que son ciertos los progresos económicos del Oeste, que no hay ningún fraude en la reducción de los gastos, que no se han realizado economías de ninguna especie a expensas del personal inferior, y que en todos los servicios se experimentaba notable mejora, aduciendo en apoyo de esas afirmaciones cifras sacadas de documentos oficiales, que rectificaban muchos datos de la Comisión.

Durante su discurso se produjo un incidente de importancia al afirmar el orador que si la Compañía del Oeste no había hecho ciertas mejoras era porque no lo había autorizado el Ministerio de Obras públicas. El Ministro afirmó terminantemente que las manifestaciones hechas por el Director



del Oeste en una carta de que ya se ha hecho alguna mención, eran falsas, y en la polémica entablada a este propósito entre el Ministro y M. Bauregard, declaró aquél, apremiado por el orador, que no existía en el Ministerio prueba alguna documental de esa negativa ni de las negociaciones que sobre ese punto hubiesen podido entablar el Ministro y el Director de la Compañía, resultando, por lo tanto, que a favor o en contra de las afirmaciones del Director no había más que la palabra de éste o la del Ministro, entre las cuales habría de elegirse a juicio de cada cual.

M. Bauregard terminó su discurso llamando la atención sobre el hecho de que tras de la nacionalización de los ferrocarriles vendría la de las minas, como ya se había anunciado, y que esto sería un camino franco para la realización del programa colectivista, de la que en efecto se estaba ya en vías, como lo demostraba el apoyo prometido por M. Jaurès al Gobierno, apoyo que prestaba el jefe socialista, porque, según sus palabras, si el programa del Gobierno no era aún el suyo, era la mejor preparación, por otra parte indispensable, para que en su día pudiese realizarse la socialización económica con arreglo a los principios del partido colectivista.

M. Lhopiteau habló en seguida, limitándose a manifestar que el departamento que representaba, el de Eure y Loira, prefería el rescate del Oeste, y que su opinión era más digna de tenerse en cuenta, porque estaba servido por la red del Estado, la del Oeste y la de Orleans, y por consiguiente, podía hacer una comparación que no estaba al alcance de otros, y al inclinarse a favor de los ferrocarriles del Estado, proporcionaba la mejor prueba de las ventajas del rescate proyectado.

En la sesión de la tarde de aquel mismo día, habló en primer lugar M. Aimond, Ponente de la Comisión de ferrocarriles, para explicar cómo había podido preparar en pocos días su dictamen, explicación que creía necesaria después de algunas insinuaciones y un incidente en la sesión de la mañana, después de lo cual afirmó que con el rescate del Oeste no se trataba de ningún modo de comenzar una socialización, sino de hacer uso sencillamente de un derecho del Estado, que arrancaba de leyes y convenciones que no había hecho la República, sino el Imperio, el derecho de rescindir un contrato del que usaba el Estado, que desde el primer momento era verdadero propietario de los ferrocarriles, y que no podía producir ningún monopolio, puesto que quedaban un gran número de Compañías privadas con una red mucho más extensa que la del Estado, ni tampoco daño alguno a viajeros y comerciantes, puesto que las tarifas del Estado eran más favorables, como lo demostraba el dictamen.

M. Aimond entró en seguida a estudiar el problema desde el punto de vista de la deuda de la Compañía del Oeste, afirmando que esa deuda no podría cobrarse jamás, que los cálculos de M. Raynal y de M. Rouvier sobre este punto no se habían realizado, que el incremento del producto neto no era suficiente para permitir a la Compañía prescindir de la garantía de interés, y que, por lo tanto, la deuda iría aumentando, tanto más, cuanto que era imposible que los administradores actuales, que podían resolver la situación solicitando la garantía, se impusiesen un trabajo extraordinario para conseguir el reembolso de la deuda para 1948.

A continuación exponía detenidamente los mismos argumentos y cifras que ya figuran en el *rapport*, para demostrar el crecimiento de la deuda hasta el fin de la concesión, en cuyo momento llegaría a alcanzar una cifra que la haría incobrable, y de nuevo insistía en que la Compañía alteraba su contabilidad y aplazaba gastos precisos para reducir artificialmente los de su explotación, y no necesitaba la garantía de interés con el propósito de evitar el rescate. Contestando sobre este punto a M. Bauregard, afirmó que las Compañías llevaban dos contabilidades distintas, una la que presentaban al Parlamento y otra para sus accionistas, y que en esta última podía comprobarse que el Oeste realizaba, en efecto, esas maniobras, encontrándose a veces diferencias de millones por un mismo concepto entre los estados presentados a la Cámara y los destinados a los accionistas.

M. Aimond terminó su discurso insistiendo, como en el dictamen, en que el coeficiente de ex-

plotación era un dato de muy escasa importancia, y que con todos sus inconvenientes y defectos la red del Estado era la que más aumentaba sus productos, por lo cual era en ella un mérito extraordinario conseguir aquel 2 por 100 como remuneración del capital que se le echaba en cara como prueba de su inferioridad, cuando realmente demostraba una explotación excelente que conseguía esos resultados con tan pobres medios. Esto permitía pensar con confianza en lo que harían los funcionarios del Estado y los obreros, que pasarían a su servicio cuando realizado el rescate pudiesen servir de ese modo a la República.

El Ministro de Obras públicas, que habló después, negó también la tendencia colectivista del proyecto, insistiendo en que se trataba sencillamente de la aplicación del derecho de rescate reconocido por las convenciones que tanto defendían precisamente los adversarios del rescate. A continuación volvió a desmentir que la Compañía hubiese solicitado nunca la autorización para realizar obras y adquirir locomotoras y vagones conforme se decía en carta de su Presidente, asegurando que no se encontraba documento alguno en el Ministerio, ni nadie en él sabía una palabra de este asunto. La Compañía, a su juicio, tenía decidido empeño en que el rescate no se hiciese hasta 1907, cualquiera que fuese el sistema para calcular la anualidad, y esto por razones que la discreción y hasta el secreto profesional como Ministro le obligaban a reservar.

El Ministro examinaba también los gastos de la Compañía del Oeste en relación con las reparaciones y mejoras de vías y la reparación y aumentos de material, para demostrar que la Compañía amenazada por el rescate no había querido hacer los gastos necesarios, y repetía también los argumentos ya conocidos sobre la falta de interés que tendrían los administradores de la misma en mejorar la administración para tocar los resultados en 1948. Si la Compañía hubiese de hacer en lo sucesivo los gastos necesarios para regularizar sus servicios por no efectuarse el rescate, sería necesario que atendiese a evitar los accidentes producidos por sus deficiencias, y no se ve cómo podría hacerlo.

Hacía después alusión el Ministro a las negociaciones entabladas anteriormente con el Oeste y con Orleans para llegar a una convención, afirmando que había sido imposible venir a un acuerdo, y que ya no era posible insistir en ellas, agravando aún más las dificultades la actitud de la Compañía de Orleans, que declaraba que haría pagar caras las concesiones que en esta materia hiciese. No quedaba, por consiguiente más solución que el rescate aplicando lo dispuesto en las convenciones y el pliego de condiciones de 1857 y las convenciones de 1883, mucho más claro aquél que éstas, calificadas por algunos de monumento de obscuridad.

Declaraba el Ministro que no quería entrar a interpretar las cláusulas referentes al rescate en las convenciones y que había encomendado este trabajo a una Comisión; pero había dos puntos en los que se veía obligado a formular una reserva o a hacer una afirmación categórica.

El primero de esos puntos era la opinión de M. Klotz, quien aceptaba que el Estado en caso de rescate debería pagar la anualidad garantizada entre el año 1936, en que terminaba la garantía si el rescate no se efectuaba, y el de 1956, en que expiraba la concesión, por lo cual creía M. Leroy-Beaulieu que el rescate sería una operación favorable para accionistas y obligacionistas. Si esto era así, importaba poco, porque lo primero era el cumplimiento del contrato; pero el Ministro disentía en el fondo de esa opinión y pensaba con M. Maruejouls y con M. Sibille que en caso de rescate se limitaba la duración de la garantía a 1935.

El segundo punto era saber si la garantía del Estado queda restringida por efecto de las convenciones de 1883 al material móvil de la Compañía del Oeste, o si, con arreglo al derecho común, se extiende al activo entero de la Compañía. Sobre este punto recordaba que en 1894, y respondiendo a una invitación hecha por él, las Compañías de Orleans y del Mediodía se habían negado a inscribir en sus obligaciones una mención en virtud de la cual la duración de la garantía de intereses cesaba en 1914, pretendiendo que debía durar tanto como las concesiones. Las Compañías litigaron y

llegaron hasta el Consejo de Estado, donde sostuvieron que las convenciones de 1883 habían abolido el régimen anterior en lo tocante a la garantía de interés y que, por consiguiente, debían quedar sometidas al régimen de derecho común, reconociendo que el Estado tenía como garantía de su crédito todo su activo. El Ministro confesaba que la sentencia no podía afectar a otras Compañías que no habían sido parte en el litigio; pero traía a la Cámara el testimonio de un hombre que había desempeñado un papel muy importante en la preparación de las convenciones de 1883, el Inspector general de Caminos M. Lax, que ante la Comisión informadora había declarado lo mismo que M. Picard, pero todavía más enérgicamente, que tanto para el Oeste como para las demás Compañías la garantía se extiende a todo su activo.

El Ministro terminaba su discurso defendiendo las ventajas de una red del Estado que habría que crear si no existiese ya, dando la seguridad de que nada habrían de temer industriales y comerciantes, puesto que sus diferencias con el Estado las juzgarían los Tribunales ordinarios en la misma forma que juzgaban las reclamaciones contra las Compañías, y afirmando que el personal del Oeste prefería pasar al servicio del Estado, como francamente lo había manifestado en una conferencia preparada en 1904 por M. Klotz; y por último, excitaba a la Cámara a que considerase en efecto el rescate del Oeste como una cuestión política porque respondía a las tradiciones republicanas, como lo probaba, entre otros muchos hechos que citaba recordando la historia de este asunto, que León Say no había querido entrar en un Ministerio Gambetta porque éste se negaba a prescindir del rescate, que era la condición impuesta por Say para aceptar la cartera, entendiendo que el Estado no podía privarse de ese medio indispensable para hacer reconocer los derechos superiores del Estado.

M. Modesto Lecoy habló inmediatamente para hacerse cargo de los deseos de los departamentos del Oeste contrarios al rescate. Defendió en una porción de extremos a la Compañía del Oeste, entendiendo que había introducido grandes aumentos y mejoras en su material y en sus servicios y que no era culpa suya si se observaban en éstos ciertas deficiencias recientes, puesto que la falta de material para hacer frente al incremento del tráfico se había producido de un modo todavía más acusado en otras Compañías y no revelaba imprevisión ninguna por parte del Oeste. Desde el punto de vista financiero, en el que no entró a fondo, creía preferible que se llegase a nuevas convenciones, y le hacía insistir tanto más en esta idea la situación del Oeste cuanto que no había más remedio muy pronto que ir en una o en otra forma a la adquisición de las dos líneas de Orleans que cortarían y aislarían toda la red del Estado. Tampoco, desde el punto de vista del personal, encontraba ninguna ventaja en el rescate, sino serios inconvenientes respecto a la Caja de retiros, a los derechos de los agentes, etc., etc., y por lo tanto, entendiendo que el rescate no era una solución, presentaba la siguiente proposición:

«La Cámara, confiando en la energía del Ministro de Obras públicas para imponer a la Compañía del Oeste todas las mejoras indispensables para la buena explotación de su red:

»Considerando que en el estado actual de la Hacienda y ante las leyes sociales a la orden del día en las Cámaras sería funesto para la realización de esas reformas impacientemente esperadas por el país, comprometer los gastos considerables que serían consecuencia del rescate de la totalidad de la red del Oeste y de la organización de la nueva red del Estado, invita al Gobierno a proceder sin retraso al rescate parcial del Oeste y de Orleans, algunas de cuyas líneas, combinadas con las del Estado, pueden únicamente formar una red de Estado completa y viable sin producir gastos excesivos para el Tesoro público.»

Después de renunciar a la palabra otros diputados para acelerar la votación y de no admitirse una proposición de aplazamiento de M. Brindeau, se puso a votación la de M. Leroy, que fué rechazada por 393 votos contra 157, y declarada la urgencia se votaron los artículos 1.° y 2.°, al que presentaron una adición MM. Flandin y Gauthier (de Clagny), que decía:

«Se prohibe a los miembros de la Cámara y del Senado que participen en cualquier concepto, mientras dure su mandato legislativo y durante los cuatro años siguientes a su terminación, en la dirección, en la administración o en la explotación de la red rescatada.»

A petición del Ministro, pasó a la Comisión esta adición para ser discutida al mismo tiempo que el proyecto que se comprometía el Gobierno a presentar inmediatamente sobre organización de la red del Estado.

Después de explicar su voto algunos diputados, se procedió a la votación definitiva del proyecto, que fué aprobado por 364 votos contra 187.

Aprobado el proyecto de ley en la Cámara de Diputados pasó al Senado, cuya Comisión de Ferrocarriles emitió el correspondiente dictamen o *rapport*, de cuya redacción se encargó el senador M. Prevet.

Este *rapport*, mucho más voluminoso que el de la Cámara de Diputados, está dividido en seis capítulos. En el primero se estudia el ejemplo del extranjero, es decir, los resultados de los ferrocarriles de Estado en Suiza, Italia, Alemania y Bélgica. En el segundo se hace historia del rescate ante el Parlamento, es decir, se da un resumen, no muy extenso aunque sí completo, de las vicisitudes por las que ha pasado el proyecto del rescate del Oeste desde sus primeras tentativas hasta el proyecto que se dictaminaba en lo que se refiere a la actuación parlamentaria. En el capítulo tercero se estudia el rescate ante la opinión, tratándose de los argumentos en pro y en contra del mismo, alegados tanto por los hombres de derecho como por los industriales y comerciantes. El capítulo cuarto está consagrado a la operación financiera, exponiéndose en él numerosas cifras para determinar el precio del rescate, el de rehabilitación de la red y las pérdidas probables de productos por la unificación de tarifas. El capítulo quinto, muy extenso y nutrido de cifras y cálculos, está consagrado a la comparación de los resultados obtenidos en Francia y en Argelia en la explotación por el Estado, estudiándose en él los resultados financieros, la explotación y las tarifas, la insuficiencia del material, la situación de los agentes, sus sueldos y retiros y los rendimientos de la red del Estado argelino. Finalmente, el capítulo sexto contiene las conclusiones, de las que más adelante se hará un resumen. Acompañan al *rapport* tres mapas y numerosos anexos.

Del mismo modo y por las mismas razones que hicimos un extracto de los dos *rapports* de la Cámara de Diputados, lo haremos también de éste, destinado todo él a refutar a los primeros e inspirado en la más decidida oposición al rescate.

No deja la menor duda sobre este particular la introducción desde sus primeras palabras. Para puntualizar bien el espíritu de la Comisión, creemos conveniente reproducir textualmente desde su primera palabra la referida introducción.

«Una costumbre parlamentaria de fecha reciente, ya corriente, consiste en adornar ciertas leyes, a las que se muestra refractario nuestro temperamento nacional, con el ejemplo del extranjero. Les parece sin duda a sus promovedores que ese sello de exotismo debe bastar para asegurarles el éxito y que el rescate de los ferrocarriles especialmente debe ser para nuestra República un buen negocio, por la razón de que ciertos gobiernos autoritarios la han aplicado en su país.

»Se podría filosofar largamente sobre las diferencias esenciales que nos separan de esos países, tanto desde el punto de vista de las costumbres y las tradiciones, cuanto desde el de la organización territorial, política y administrativa, y concluir razonablemente de ahí, que lo que puede convenir a los unos no ha de convenir necesariamente a los otros. Esa demostración se ha hecho con demasiada frecuencia para que la intentemos de nuevo. Nos bastará hacer constar y lamentar que la tendencia actual de los Poderes públicos arrastre sus simpatías del lado de los gobiernos que concentran cada vez más las fuerzas vivas del país, entre las manos del Estado tirano y que, por el contrario, no se les ocurra jamás la idea de tomar ejemplo de las naciones liberales,

como Inglaterra y los Estados Unidos, que se abstienen prudentemente de toda ingerencia opresiva y sacan gran provecho de desarrollar la energía de los individuos y estimular la iniciativa privada.

»Sea como fuere, de ningún modo pensamos en abandonar el terreno de discusión que han elegido nuestros adversarios, conforme a las necesidades de su causa, y les seguiremos sin miedo llevando hechos y cifras.

»Observemos ante todo que en ningún sitio, en ningún país, se ha producido el rescate de los ferrocarriles ocasionalmente, ni se ha manifestado tímidamente, con miedo podría decirse, en una sola red, entre seis, con el especioso pretexto de salvarla de la quiebra. En todas partes el rescate de los ferrocarriles ha procedido de una idea general superior: federativa y militar, en Alemania; de hegemonía, en Prusia; étnica y autocrática, en Rusia; estratégica, en Bélgica; separatista, en Hungría; financiera, en otras partes. En todas partes se ha afirmado en voz alta, públicamente, como un programa de conjunto, justificado por la razón de Estado, y afectando de una vez a todas las redes del territorio que fueron expropiadas a las sociedades explotadoras a medida de las disponibilidades del presupuesto. En ninguna parte, lo repetimos, se ha presentado a la opinión la nacionalización de los ferrocarriles en abreviatura como se trata de hacerlo hoy en Francia, por razones muy fáciles de comprender, como una medida de excepción sin mañana y sin consecuencias, que tiene por objeto y por fin, que se quiera o que no se quiera, salvar a los accionistas de una bancarrota hipotética.

El examen de las dos tentativas más recientes de nacionalización de los ferrocarriles realizadas en el extranjero, la de Suiza y la de Italia, que el Gobierno y los Ponentes de la Cámara de Diputados, citan con abundancia y sobre las que se apoyan para defender su programa reducido, no es a propósito para modificar ni nuestra concepción de la idea superior que debe presidir a la incautación por el Estado de las líneas férreas de un país, ni nuestra opinión sobre los peligros que esta incautación parcial de una red podría hacer correr a la Hacienda pública.»

A continuación estudia el *rapport* lo ocurrido en Suiza, Alemania, Italia y Bélgica a propósito y con motivo del rescate. Esas referencias, cuyo espíritu fácilmente puede comprenderse después de haber leído los párrafos transcritos, las omitimos en gracia a la brevedad y por creer también que no son muy útiles, puesto que de todos estos países se publican monografías en esta obra. Respecto a Suiza, insiste sobre todo la Comisión en hacer notar que el caso era enteramente distinto al de Francia, puesto que como no había plazo para la reversión gratuita al Estado, cuanto más se tardase en rescatar, más cara sería la operación. Seguidamente examina los resultados del rescate para hacer constar que la operación fué mucho más cara de lo que se había anunciado, que la explotación por el Estado resultó también mucho mas costosa, que no se habían realizado las esperanzas que se habían hecho nacer sobre la rebaja de tarifas, etc., concluyendo, finalmente, que si no se podía decir que el rescate hubiese sido un fracaso en Suiza, tampoco se podía negar que había costado muchísimo más de lo previsto, que se habían cometido grandes errores y que la situación financiera era muy seria.

La parte del capítulo destinada a estudiar el caso de Italia comienza con este párrafo muy significativo:

«Las condiciones en que se ha efectuado el rescate de los ferrocarriles por el Estado en la península italiana y los resultados lamentables que se han registrado hasta hoy, merecen, en nuestra opinión, llamar la atención más particularmente. Porque los defectos y las cualidades de la raza, lo mismo que las costumbres parlamentarias y los entusiasmos espontáneos, presentan entre nosotros analogías salientes con los de nuestra hermana latina, infinitamente más numerosas, de todos modos, que con los de los ciudadanos suizos acostumbrados a la calma, enamorados de la independencia, e inclinados naturalmente a los actos pacientes y reflexivos.»

Se recuerda después, que Italia llegó al régimen de ferrocarriles de Estado, no por convencimiento doctrinal de su superioridad, sino por necesidades de orden social y aun de orden público, ante la imposibilidad de resolver las huelgas de ferroviarios y de encontrar Compañías arrendatarias para la explotación, dada la actitud adoptada por el personal. A continuación se aportan también numerosos datos sobre los resultados financieros del rescate y de la explotación.

Respecto a Alemania, la Comisión se limita a examinar el resultado de la tarificación comparándola con la francesa, y apoyándose en datos de Kaufmann y de Colson, afirma que estableciendo la debida comparación entre la intensidad del tráfico en los dos países y el coste de los materiales y de la mano de obra, resulta que en realidad son más elevadas las tarifas prusianas, puesto que resultan un 3 por 100 más baratas que las francesas, debiendo ser un 4 o un 5 por 100, dadas esas diferencias. También examina los resultados financieros de los ferrocarriles entendiendo que no dan al presupuesto todo los recursos que debían.

En cuanto a Bélgica, sostiene, apoyándose en textos de M. Renkin, que en la contabilidad de los ferrocarriles todo es confusión y ficción, que el comercio y la industria están mal servidos y los empleados mal pagados, etc.

Esta parte del *rapport* termina en consecuencia rechazando la imitación de esos ejemplos de extranjero, y diciendo:

«Francia ha marchado durante bastante tiempo a la cabeza de la civilización y del progreso para no necesitar tomar hoy prestadas a los anglosajones fórmulas de organización administrativa. Ha encontrado y puede encontrar en su propio fondo las que están mejor en relación con su temperamento, sus costumbres, sus conveniencias y sus intereses.

»Como lo hacía observar en 1897 el Ministro de Obras públicas, interrogado en el Senado por nuestro antiguo colega M. Monestier sobre la cuestión del rescate, LA EXPLOTACIÓN DIRECTA DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO, ES UNA COSA QUE DEPENDE ESENCIALMENTE DEL MEDIO EN QUE UNO SE COLOCA... NO ESTAMOS NI EN ALEMANIA, NI EN INGLATERRA, NI EN LOS ESTADOS UNIDOS: ESTAMOS EN FRANCIA. EN ELLA HAY QUE HACER LA POLÍTICA QUE CONVIENE AL CARÁCTER NACIONAL.»

Del capítulo segundo, destinado a estudiar la historia de las tentativas de rescate, no diremos nada puesto que toda esa materia va expuesta con mucha mayor extensión en esta monografía. Lo único digno de hacerse notar es la explicación que da la Comisión al retraso impuesto en el Senado a la aprobación del proyecto de ley objeto de este *rapport* y en el que, como es sabido, tenían una prisa realmente extraordinaria el Gobierno y la Comisión de la Cámara de Diputados. Nada mejor sobre este particular que copiar las palabras del *rapport*:

«Se comprende, pues, a maravilla, que el Gobierno, deseoso de conseguir el rescate del Oeste, haya pensado sencillamente en pedir a las Cámaras que abran un procedimiento sobre el cual no poseía, según confesión propia, ningún elemento esencial en el momento en que presentaba el proyecto.

»Lo que se comprende menos es que haya aceptado con algunos días de intervalo, bajo la febril presión de la Comisión de Obras públicas y de la Comisión de presupuestos, el modificar su proyecto primitivo y transformarlo en un proyecto para el rescate inmediato de la red del Oeste, a pesar de la no existencia reconocida de documentos de apreciación.

»No obstante, en esta forma brutal y sin examen previo, es como se sometió la cuestión del rescate del Oeste a las deliberaciones de la Cámara en la sesión de 7 de Diciembre de 1906. El rescate fué votado por 364 votos contra 187, y enviado sin dilación al Senado para que hiciese la ratificación antes del 31 de Diciembre de 1906, y que pudiese hacerse el cálculo de adquisición de la red sobre las cifras del último ejercicio conocido de 1905. La razón dada para esta prisa desacostumbrada era que la Compañía del Oeste, favorecida en 1906 por productos superiores a los del

último ejercicio, no dejaría de reducir paralelamente sus gastos de explotación por debajo de la cantidad conveniente, de modo que apareciese un producto neto que falsearía en beneficio suyo las condiciones del rescate, y costaría al Tesoro *algunas centenas de millones de más.*

»No ha parecido a esta Comisión que semejantes argumentos, aun admitiendo su exactitud, que los hechos no han demostrado, fuesen de tal naturaleza que suprimiesen el libre ejercicio de la inspección del Senado en materia de Hacienda pública, y que la dispensasen de estudiar al detalle la constitución de un nuevo y temible monopolio entre las manos del Estado. Se han consagrado por ella numerosas sesiones a la audición de los interesados de todos los partidos, lo mismo de los partidarios que de los adversarios de la medida: con perfecto conocimiento de causa comparece hoy solicitando de vosotros que rechacéis el proyecto.

»En cuanto al reproche que se le ha hecho de haber contribuído por una especie de obstrucción a retrasar la votación del proyecto, aceptando así la responsabilidad moral de los *cientos de millones* suplementarios que ese retraso costaría al Tesoro, no la afecta tampoco más. Baste, en efecto, para reducirlo a su valor, hacer notar que el Gobierno persiste en su iniciativa, después como antes del 31 de Diciembre de 1906, reconociendo de este modo la exageración manifiesta del argumento con cuya ayuda se esperaba sustraer el proyecto al examen del Senado.

»De cualquier modo, que se haya efectuado en 1906 o que se efectúe en 1907, con un recargo muy sensiblemente inferior a lo que se indica, el rescate del Oeste constituye en sí una operación costosa que el estado de nuestra Hacienda no autoriza a emprender.

»Eso es lo que nos queda ahora por demostrar.»

El capítulo tercero ya hemos dicho que está destinado a exponer la opinión del país sobre el rescate. Tomando como base los tres motivos alegados por el Gobierno y por la Comisión para justificarlo, que eran, como se recordará, la necesidad de mejorar la situación de la red del Estado encerrada entre dos redes extrañas y privada de un acceso a París, la deuda que aumentaba de la Compañía del Oeste y que la colocaba en la situación de una administración sin interés en la explotación, y la agravación que la amenaza perpetua del rescate había venido a añadir a las condiciones ya defectuosas en que la Compañía explotaba su red, con la inestabilidad permanente que es su consecuencia, y que paralizaba en ella toda iniciativa, presenta las opiniones de economistas y jurisconsultos francamente partidarios de la acción económica directa del Estado y de los industriales y comerciantes interesados, contrarias, sin embargo, todas ellas a la solución de vencer esas dificultades por medio del rescate del Oeste.

A juicio de la Comisión, el remedio a todos esos males no está solamente, ni mucho menos, en el rescate, sino que podría llegarse a celebrar una convención para el rescate parcial de líneas del Oeste y de Orleans, solución mucho más barata y de mejores resultados para la red del Estado, que aun rescatado todo el Oeste quedaría encerrado entre dos líneas férreas de Orleans. En apoyo de su opinión cita la Comisión la de varias Cámaras de comercio situadas en la red del Estado, como la de Chartres, como la de la Roche-sur-Yon, que aun después de aprobado el proyecto en la Cámara el 4 de Enero de 1907, votaba por la convención la de Angulema, que el 9 del mismo mes y año renovaba su protesta contra todo el rescate, y entendía que la red del Estado debía completarse por una inteligencia con las Compañías vecinas, la de Niort y de Deux-Sèvres, que el 14 del mismo mes y año protesta contra el rescate y se contenta con dar a la red del Estado una cabeza de línea en París, y finalmente la de Rochefort-sur-Mer, que el 21 de Marzo de 1907 reclama que al rehacerse las redes la línea de Angulema a Limoges sea cedida por Orleans, y recordaba que en otra ocasión había votado un acuerdo que decía «que si el rescate íntegro del Oeste era un peligro, y el rescate parcial de Orleans una necesidad, sería preciso declarar, en resumidas cuentas, que el rescate parcial de las dos redes, formando un todo homogéneo, resolvería únicamente las dificultades». Unica-

mente la Cámara de la Rochela manifestaba que era opuesta al rescate total de los ferrocarriles, pero partidaria del rescate del Oeste para completar la red del Estado. La Comisión hace notar que sólo este dictamen, que no venía apoyado en ninguna cifra, y los del Director de los ferrocarriles del Estado, M. Vickersheimer y de M. Guerard, secretario del Sindicato nacional de los obreros de ferrocarriles y delegado suplente en la Confederación general del Trabajo, son los únicos que ha oído favorables al rescate íntegro de la red del Oeste.

Entre las opiniones adversas cita en primer lugar la de los senadores y diputados por la región del Oeste.

En efecto, 80 diputados de los departamentos servidos por las líneas del Oeste se habían reunido el 28 de Noviembre de 1906 y por 76 votos contra 4 habían rechazado el rescate íntegro, lamentando que las negociaciones no hubiesen tenido éxito. Con el mismo objeto se reunieron el 6 de Diciembre 46 senadores, que por 44 votos contra 2 votaron también contra el rescate.

Después de citar estas opiniones, la Comisión aporta la de jurisconsultos autorizados, «precisamente aquellos, dice, sobre cuya autoridad el Ponente del proyecto en el Palacio Borbón había creído poder fundar su argumentación *rescatista,* los cuales se recusan a su vez y formulan de un modo inequívoco su oposición.»

M. Cauwes, profesor de Economía en la Facultad de Derecho de París, escribía al Presidente de la Comisión: «Si las consideraciones que en otro tiempo me han parecido militar en favor del rescate no creo que hayan perdido su fuerza, especialmente en lo que concierne al funcionamiento de las tarifas, confieso que las circunstancias actuales son poco favorables si se ha de atender a nuestra Hacienda o a la necesidad de organizar una explotación que dé a los intereses económicos la satisfacción que les es debida. Esto exigiría mucho espíritu de continuidad y por parte de la Administración de los ferrocarriles del Estado una amplitud y una flexibilidad de acción para las que estamos mal preparados.»

M. Berthélemy, también profesor en la Facultad de Derecho, y citado en el *rapport* de la Cámara de Diputados como favorable al rescate, dice por su parte: «El rescate es una operación financiera. Para rescatar es preciso pagar el precio convenido como en el juego de la oca. ¿Queda compensado el precio convenido por las ventajas obtenidas?

»¡Ciertamente, no!»

Y termina con estas palabras:

«En resumen, el rescate del Oeste es inoportuno y debe ser considerado así incluso por los *estatistas*, sobre todo por los *estatistas*, por tres razones:

»1.ª Crea una modificación inútil sin interés, produciendo en la red del Oeste los inconvenientes del *estatismo* sin tener ninguna de las ventajas que el régimen *estatista* habría producido si se aplicase al conjunto de los ferrocarriles (simplificación, solidaridad de las regiones).

»2.ª El rescate efectuado hoy lleva consigo un sacrificio pecuniario importante, porque perpetúa inútilmente la garantía más allá de los límites que los contratos les asignan.

»3.ª El rescate recarga la Administración de cuidados y de preocupaciones inoportunas en el momento en que se debe consagrar a estudios mucho más necesarios y urgentes.

»*Mi opinión es que esa operación debe ser aplazada.*»

Enumera después la Comisión diversos acuerdos tomados por entidades económicas, contrarios todos al rescate, y entre ellos se fija especialmente en la oposición de los armadores marítimos y empresarios de transportes fluviales. El temor de éstos era que creían posible, si no probable, que el Estado, después de rescatar el Oeste, al sufrir la concurrencia de la navegación interior por el Sena no quisiese continuar pagando con una mano la conservación y mejora de la vía fluvial que le hacía la competencia y con la otra las insuficiencias que produciría esta rivalidad en la explotación de su

red. El medio para evitarlo era muy sencillo, y consistía en prohibir el disfrute gratuito de los ríos y restablecer los derechos de navegación suprimidos en 1880, lo que equivalía a suprimir la misma navegación. La tentación sería tanto mayor cuanto que en Alemania se hacía una gran campaña en ese sentido con el mismo fin, y en Suiza, ante la competencia que hacía a los ferrocarriles federales la Compañía de navegación del lago de Ginebra, se celebró un contrato entre ambos rivales, por el cual la Compañía de navegación, a cambio de compensaciones que no se hicieron públicas, se comprometió a sostener sus tarifas siempre más elevadas que las de los ferrocarriles, con el perjuicio consiguiente de los intereses generales.

En cuanto a la oposición de los armadores marítimos, preocupados al ver que por el rescate el Estado iba a explotar la línea de navegación de Dieppe a Newhaven, se basaba en el temor de que las Empresas francesas de navegación marítima tuviesen que sufrir en breve plazo el ejemplo dado por «una industria del Estado que no estaba obligada en modo alguno a tener en cuenta los mismos elementos que ellas, y especialmente a remunerar el capital comprometido por ellas, bajo pena de quedar amenazadas de ruina». Además, había que recordar que el Estado francés ya había sido armador cuando explotó, desde 1837 a 1851, los servicios postales franceses del Mediterráneo, de lo que resultó una pérdida de más de 37.000.000, sin que fuese más feliz la experiencia hecha por el Estado belga, empresario de la línea de Ostende a Dover, que todos los años liquida con déficit.

Además temían los armadores que, dueño el Estado de 9.000 kilómetros de ferrocarriles, de un servicio marítimo y de 16 puertos escalonados en las costas del Oeste y Noroeste, tuviese tendencia a drenar por medio de tarifas especiales las mercancías para llevarlas a los puertos servidos por sus líneas, con perjuicio de otros puertos del Norte, creando así privilegios en favor de ciertas regiones, o forzando a ciertas pujas cuyos gastos pagaría el presupuesto nacional.

Esa oposición unánime contra el rescate se extendía hasta dudar de la superioridad de la explotación del Estado, refutando así el primero de los argumentos utilizados por el Gobierno para justificarlo.

Continuando el examen de los demás, que eran todos de orden financiero, negaba la Comisión que pudiese aplicarse al Oeste el calificativo de administración desinteresada que, en cambio, convenía a las de otras explotaciones del Estado, como por ejemplo los arsenales, la administración de propiedades, etc., mientras que no creía que pudiese calificarse así a la Compañía del Oeste, que no era un administrador, sino un usufructuario que explotaba lo mejor que podía por su propia cuenta con el auxilio eventual del Estado, y que no se desinteresaba, como lo demostraba la disminución de los gastos y de la garantía de interés y el aumento de los productos netos, que resumía en un cuadro que no reproducimos porque ya se han repetido muchas veces las correspondientes cifras. La Comisión aceptaba como exacta la famosa carta del Director de la Compañía explicando por qué no se habían adquirido las locomotoras y el material móvil, carta que dió lugar a tantas discusiones en la Cámara de Diputados; y en cuanto a la acusación de no haber gastado más que 29.728.000 francos de los 60.000.000 que se le habían autorizado a gastar para obras complementarias, entendía que los delegados de la Compañía habían justificado ante la Comisión la inversión de 52.257.000 francos.

Haciéndose cargo la Comisión del argumento en favor del rescate que consistía en acusar a la Compañía de reducir sus gastos, especialmente los del personal inferior, para hacer aparecer un producto neto favorable, después de recoger la frase de M. Aimond de que la Compañía intentaba así librarse de la garantía de interés para demostrar con esa confesión que no se trataba entonces de una administración que se desinteresaba de la explotación, niega terminantemente esos cargos.

Apoyándose en los datos facilitados por los delegados de la Compañía y en las Memorias leídas en la junta de accionistas, sostiene que la disminución de los gastos era debida al término de

la crisis de 1901 y a reducciones que no tenían nada que ver con el personal. Esas economías ascendían a 4.000.000 por las diferencias de precios en el combustible, a 1.000.000 por la misma causa en las primeras materias para el alumbrado, las máquinas de maniobras, etc., 2.000.000 en indemnizaciones y 3.000.000 en los gastos extraordinarios de la vía que habían sido muy elevados en 1901, o sea en total una economía de 10.000.000, de modo que en realidad los gastos que se acusaba a la Compañía de haber comprimido artificialmente, en lugar de haber disminuído en siete millones, habían aumentado en 2.500.000.

Por otra parte, la Compañía sostenía con referencia a los asientos de su contabilidad, que se habían reducido mucho los sueldos superiores a 15.000 francos, y que por el contrario, la situación del personal subalterno, partiendo hacia abajo de factor-jefe en el servicio de explotación, de fogonero en el de tracción y de capataz en el de vía y obras, era la siguiente:

	Número de agentes	Sueldos totales.	Sueldos medios.
En 31 de Diciembre de 1900	19.849	24.435.640	1.231
En 31 de Diciembre de 1905	21.272	27.208.280	1.279

lo que da un aumento de 48 francos en el sueldo medio sin incluir los socorros, primas e indemnizaciones, con aumento para 21.272 agentes de:

	Francos.
	1.021.056
a cuya suma hay que añadir..................	1.392.231
de aumento por los socorros, primas e indemnizaciones, de modo qne la mejora total en favor del personal subalterno se eleva, a partir de 31 de Diciembre de 1900, a.......	2.413.287

o sea un promedio de 113 francos por agente y por año.

Además, decía la Compañía que durante el año 1906 había aumentado considerablemente su personal para hacer frente al desarrollo del tráfico y para cumplir la promesa hecha a sus agentes de hacerles beneficiar de la ley del descanso semanal, concediéndoles cincuenta y dos días por año de reposo. 14.000 agentes gozaban ya de esa reforma que muy pronto se extendería a todo el personal.

En cuanto al número de agentes empleados, la estadística oficial del Ministerio de Obras públicas en 31 de Diciembre de 1904, última entonces publicada, no autorizaba la acusación contra el Oeste, como se deduce del siguiente cuadro:

TOTAL DEL PERSONAL POR KILÓMETRO

Estado........	4,41
Oeste.	6,99
Orleans...........	4,90

Si, por consiguiente, se acusa de insuficiencia de personal al Oeste, más se debe acusar a la Compañía de Orleans, y sobre todo, al Estado, a quien se representaba como un modelo de explotación ferroviaria.

El último argumento que se formulaba contra el Oeste, era que no podría nunca reembolsar su deuda, que ya excedía del valor de su garantía. La Comisión estudiaba este asunto con gran detenimiento, comenzando por examinar la cuenta de la deuda.

En 31 de Diciembre de 1905, era ésta de 302.569.391 francos en capital y 117.310.637 francos en intereses, con un total de 419.880.028 francos. De esa cantidad, el capital ha sido efectivamente

pagado por el Estado a la Compañía, y los otros 117.000.000 representan el producto de esa cantidad en intereses al 4 por 100, que según la Comisión era un tipo muy ventajoso para el Estado.

En compensación de esos anticipos, el Oeste ofrecía una garantía constituída por el material móvil, el utillaje, el mobiliario y los aprovisionamientos que figura en cuentas a fines de 1905 por 351.000.000; pero como el material móvil debe rescatarse con tasación por peritos, el precio puede variar en grandes proporciones, de modo que éste es un primer riesgo del rescate de los que éste tiene muchos muy llenos de sorpresas. La Comisión parte de la base de suponer que la depreciación de ese material se evalúe en un 30 por 100 y que su precio fuese, por lo tanto, de 245.500.000 francos.

«Los partidarios del rescate, dice la Comisión, se apoyan en esta diferencia entre la deuda y la garantía (174.000.000 contando el capital, y los intereses 56.000.000 solamente si no se considera más que el capital realmente anticipado) para declarar que es preciso urgentemente detener los gastos, que el Oeste no podrá nunca reembolsar su deuda, porque no se admite que la pueda disminuir, de manera que llegue a equivaler a la garantía, caso en que el Tesoro no perdería nada y por fin que es hora de rescatar la red y entregar su explotación en manos del Estado, que en cambio, sabrá obtener beneficios.

»El razonamiento nos parece de los más mediocres, tan mediocre como lo sería la operación del rescate.



»La inquietud que se manifiesta por el hecho de que la deuda del Oeste es superior a su garantía, resulta, como se va a ver, un puro sofisma.

»¿Cómo obra, en efecto, en un caso análogo, un acreedor ordinario, respecto a su deudor?

»Del modo más sencillo.

»O bien le cree insolvente, y entonces, se cobra sobre la garantía y no vuelve a prestarla más, o le juzga capaz de rehacerse y de salir de las dificultades en que se encuentra momentáneamente, y entonces le facilita las cosas dándole términos y plazos, llegando con él a inteligencias y firmando un arreglo.

»¿Qué hace, por el contrario, el Estado, cuando efectúa el rescate de la red del Oeste, considerada como insolvente? Cobra su garantía, desde luego, pero continúa también prestando todos los años nuevas sumas a su deudor, o mejor dicho, se las da sin esperanza de reembolso porque esta vez, cobrada ya la garantía, la insolvencia es definitiva. Más todavía, se los asegura por el ejercicio mismo de su derecho de rescate durante veintiún años más de lo que estaba obligado a hacerlo, dejando que se produjesen las probabilidades del porvenir, puesto que la anualidad de 11.550.000 francos, debida a los accionistas, y que caducaba normalmente en 1935, queda de golpe consolidada hasta el fin de la concesión, es decir, hasta 1956.

»Esta operación, comprendida y efectuada de este modo, manifiesta una inconsecuencia singular. Así la juzga como nosotros M. Berthélemy, profesor en la Facultad de Derecho, que citado imprudentemente por M. Aimond como partidario del rescate, se expresaba de este modo el 11 de Enero último ante la Federación de Industriales y Comerciantes franceses:

»Si el Estado no rescata, a partir de 1935, los accionistas no cobrarán nada más y los mismos obligacionistas tampoco si entran en concurso con el principal acreedor de la Compañía, el Tesoro público.

»Que el Oeste, por el contrario, sea rescatado mañana, y la solidez de sus títulos queda prorrogada por veintiún años. Los obligacionistas en 1935 tendrán al Estado por deudor en vez de tenerle por concurrente. Los accionistas cobrarán hasta 1956, anualidades iguales a los dividendos artificiales que se les pagan actualmente. Que no nos sorprenda, por consiguiente, el alza

de los títulos producida por la eventualidad del rescate. Los portadores deben ganar en la operación lo que el Estado debe perder en ella.

»¿Qué arriesgamos, por lo demás, en tener paciencia? ¿Repugna hacer anticipos a un deudor insolvente? Es verdad, pero ¿nos saldrá mejor si tomamos a nuestra cuenta las cargas que producen su insolvencia? M. Aimond nos dice que la Compañía del Oeste nos deberá 1.000.000.000. Es posible, pero ¿adelantaríamos más si tomando la explotación por nuestra cuenta quedamos obligados a gastar la misma suma?; y el honorable profesor concluía así, con infinito acierto y autoridad:

»El Oeste funciona mal por falta de recursos: que se le ponga entonces en condiciones de reconstituirse: que se le anticipe lo que se gastaría para habilitarle: ¿no queda el recurso de incautarse de él en cuanto los beneficios reemplacen a los déficits?

»Este lenguaje nos parece ser el de la verdad y el del buen sentido.»

Estudia a continuación el *rapport* la cuestión de los productos netos y la liberación de la deuda cesando ya de admitir, como lo había hecho provisionalmente hasta aquí, la insolvencia de la Compañía del Oeste que, a su entender, era una hipótesis nada más, que M. Aimond estaba muy lejos de haber probado.

Se apoyaba M. Aimond para llegar a la conclusión de que la insolvencia era segura en la marcha que habían seguido las variaciones del producto neto desde 1881 a 1905, de la que deducía que era muy improbable que el incremento anual excediese en adelante de 1.000.000 de francos, cifra que oponía a la de 1.600.000 admitida por M. Rouvier, advirtiendo que ni aun en las Compañías más prósperas se podía confiar en verlo aproximarse a esta última, puesto que en la del Norte, la más rica y floreciente de todas, los productos netos habían aumentado, de 1867 a 1904, en 54.000.000, lo que da un incremento anual de 1.450.000 francos.

La Comisión, confesando que si esto fuese así no habría esperanza de que el Oeste pudiese hacer lo que no había podido el Norte, rechazaba por erróneo el método que había llevado a M. Aimond a esas conclusiones. Consistía ese método en tomar la cifra del producto neto del Norte en 1867, que había sido de 53.021.000 francos, y restarla de 107.740.000 que había sido el producto neto en 1903, dividiendo los 54.000.000 del resto que constituyen efectivamente el aumento, por 37, lo que da 1.450.000 francos. Tratándose del Oeste, las cifras que corresponden a esos mismos años son 37.632.000 y 79.664.000 y el aumento 42.032.000 francos, que dividido por 37 da un promedio anual de 1.130.000.

Ahora bien, la Comisión empieza por observar que de 1867 a 1903 van treinta y seis y no treinta y siete años, como suponían M. Aimond y M. Klotz, error que rebaja el promedio anual, que en el Oeste debía ser, por lc tanto de 1.166.667 francos, y llama también la atención sobre el hecho de que el año 1867 presenta un producto anormalmente elevado por haberse celebrado en él una Exposición universal importantísima. Teniendo en cuenta estas dos consideraciones se ve, a su juicio, que el promedio obtenido por M. Aimond es evidentemente erróneo.

Pero no es éste, a su entender, el error más grave cometido. El mayor de todos es el de estudiar la curva del producto tomando en cuenta solamente el punto de arranque y el de término (son las palabras de la Comisión), sin ocuparse de los intermedios, como si una curva se determinase por dos puntos. El procedimiento, por lo tanto, no es ni racional ni científico, como lo llama M. Aimond, y su resultado no tiene ningún valor.

Frente a este procedimiento expone la Comisión el que a su juicio hubiera debido seguirse haciendo intervenir como elemento indispensable del cálculo todos los productos anuales, todos los puntos de la curva, de modo que el resultado se apoyase en el mayor número posible de observaciones. Esta condición no se cumple obteniendo el promedio de las diferencias anuales, porque es evidente que la suma de esas diferencias no es otra cosa que la diferencia de los años extremos. Lo que

debería hacerse es dividir en dos períodos iguales los treinta y ocho años del período 1867-1904, puesto que la *Estadística oficial* había publicado ya los datos de este último; de este modo se tendrían por una parte los diez y nueve años 1867-1885, y por otra los diez y nueve años 1886-1904, y así, en cada uno de esos grupos, el primero, el segundo, el tercer año, etc., se encontrarían siempre a diez y nueve años de intervalo de los mismos años respectivamente del otro grupo. De esta manera la comparación de los dos grupos daría el incremento de los productos netos durante diez y nueve años, y en su evaluación se tendrían en cuenta los treinta y ocho elementos del problema, apoyándose el resultado en el mayor número posible de observaciones.

Operando de este modo sobre la red del Norte encontraba la Comisión que el total de los productos netos de 1867 a 1885 era 1.257.000.000 de francos, y de 1886 a 1904 de 1.929.000.000, lo que daba un incremento de 672.000.000 en diez y nueve años, o sea un promedio anual de 3.500.000 francos, algo más del doble de la obtenida por M. Aimond. Respecto a la Compañía del Oeste, los productos netos totales en los dos mismos períodos fueron 873.000.000 y 1.262.000.000, respectivamente, con un incremento de 389.000.000 en diez y nueve años, o sea un promedio anual de 2.000.000, casi el doble del que da M. Aimond.

Partiendo de estas cifras, la Comisión llega naturalmente a conclusiones muy distintas de las de la Cámara de Diputados. Restando de esos 2.000.000 los 500.000 francos de intereses por los 10.000.000 que, según M. Aimond, debían gastarse anualmente en obras y material complementarios, quedan 1.500.000 francos de incremento anual, cifra muy próxima a la admitida por la Inspección de Hacienda y M. Rouvier, y mucho más verosímil que la que da M. Aimond, de modo que con arreglo a estos cálculos todas las probabilidades eran favorables a la creencia de que el Oeste quedaría libre de su deuda mucho antes del término de su concesión.

Pero aún iba más lejos la Comisión. Afirmaba que aun admitiendo que cada año quedasen libres solamente 500.000 francos de incremento, como pretendía M. Aimond, podría pagarse toda la deuda dentro del plazo de la concesión, y apoyaba su afirmación en los siguientes argumentos.

Evaluaba M. Aimond la deuda del Oeste, en 31 de Diciembre de 1906, en 311.000.000 de francos en capital y 130.000.000 en intereses. Creía la Comisión que en la cifra del capital se incluía la garantía correspondiente al ejercicio de 1906, que ascendía a 9.500.000 francos, diferencia entre los 95.500.000 francos de cargas y los 86.000.000 de productos netos; pero advertía que había un error en menos de 7.600.000 francos que luego rectificaba, y que, en cambio, la cifra de la garantía era exagerada, y como de ella se deducían las de los años siguientes, los errores así acumulados llegaban a producir un efecto muy considerable.

Para demostrar su aserto, la Comisión se fundaba en que la cantidad solicitada en virtud de la garantía, había sido de 7.500.000 en 1905, y de 5.900.000 francos en 1906. Aun suponiendo que las líneas en explotación parcial entrasen en la cuenta de garantía, su insuficiencia, que importaba 867.000 francos, no hubiera elevado la insuficiencia total más que a $5.964.000 + 867.000 = 6.831.000$ francos en 1906. La cifra dada por M. Aimond es, por lo tanto, 2.669.000 francos mayor que la verdadera. Este error, que se repite en los cálculos de M. Aimond hasta 1956, representa, por lo tanto, en capital $2.700.000 \times 50 = 135.000.000$ de francos. Los intereses sobre la mitad próximamente de ese capital, al 4 por 100 durante cuarenta y nueve años (1908 a 1956), se elevarían a

$$\frac{135.000.000}{2} \times 49 \times 0{,}04 = 132.000.000.$$

La cantidad en que se aumenta el debe de la Compañía del Oeste es, por consiguiente,

$$135.000.000 + 132.000.000 = 267.000.000.$$

Entendía, en cambio, la Comisión que la deuda de la Compañía en 31 de Diciembre de 1906 era de 318.600.000 francos y no de 311.000.000 como decía M. Aimond. Había llegado éste a la última cifra, tomando en la situación de la cuenta corriente de la garantía en 31 de Diciembre de 1905 el total de los anticipos hechos a la Compañía, que sumaban 302.569.000 francos, y añadiendo 7.988.000 por pagos hechos en 1906 a cuenta de la garantía de 1905 y por saldo de la de 1902. La suma de esas dos cantidades era 310.557.000 que se redondeó en la ya citada de 311.000.000; pero según la Comisión, se cometía de este modo un error omitiendo por completo la garantía de 1906 y los saldos aún no satisfechos de los de 1903 a 1905.

Consultando las Memorias de la Compañía, completa la Comisión esas deficiencias añadiendo a los 310.557.000 francos a que ascendían en 31 de Diciembre de 1906 los anticipos hechos por el Estado, 8.026.000 por los anticipos que quedaban por hacer, incluso la garantía de 1906, lo que da un total de 318.583.000 francos, o sea 7.583.000 francos más que en la cuenta de M. Aimond.

Redondeando esa cifra, y calculando sus intereses al 4 por 100 durante cincuenta años, se convierte en 31 de Diciembre de 1956 en 7.600.000 $[1 + (0{,}04 \times 50)] = 22.800.000$ francos, y, por consiguiente, las cifras dadas por M. Aimond deben modificarse en la forma siguiente:

CIFRAS DADAS POR M. AIMOND EN EL «RAPPORT» DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS

Capital	396.500.000 fr.
Intereses	183.500 000 »
TOTAL	580.000.000 »

cuyas cifras, en vista de los datos aportados, deben rectificarse en la siguiente forma:

Se restan	267.000.000 fr.
Se suman	23.000.000 »
Resta definitiva	244.000 000 »
Saldo deudor en 31 Diciembre 1956.	336.000.000 »

La Comisión, después de manifestarse conforme con estas cifras, afirmando que son las mismas de M. Aimond, aunque rectificadas, opina que la deuda del Oeste al expirar la concesión sería evidentemente inferior al valor del material móvil y de los objetos muebles, porque su valor inicial actual era en aquel momento 359.000.000, y su depreciación quedaría sobradamente compensada con el aumento en el efectivo que habría de realizarse en cincuenta años. De todo este razonamiento concluía, por lo tanto, que quedaba demostrado, en cuanto esto era posible, que el Oeste podría pagar toda su deuda al terminar la concesión.

No se contenta con esto, sin embargo, la Comisión, e «hipótesis por hipótesis—dice—hemos querido igualmente presentar la nuestra». Para esto toma un promedio entre la cifra más elevada acerca del incremento anual, la de la Inspección de Hacienda (1.600.000 francos) y la más baja, la de M. Aimond (500.000), y calculando sobre un incremento anual del producto neto de 1.050.000 francos, que a su juicio no tiene nada de inverosímil, llega al resultado de que en 1954 quedaría reembolsada toda la deuda, pasando el reembolso por un máximum en 1925 con una cifra total de pagos por capital e intereses de 627.000.000 de francos y pagándose en conjunto un capital de 336.000.000, más 749.000.000 por intereses del mismo.

La Comisión termina esta parte de su *rapport* con el siguiente resumen:

«Hemos intentado demostrar, por medio de hechos y de cifras:

»1.º Que el rescate íntegro de la red del Oeste no aseguraba la liberación completa de la red del Estado, puesto que dejaba subsistir las porciones enclavadas de la Compañía de Orleans; que incluso las Cámaras de Comercio servidas por la red oficial—con la única excepción de la Cámara de la Rochela—preferían la solución contractual de los rescates parciales con la cabeza de línea de las del Estado en París;

»2.º Que el rescate íntegro y la extensión del monopolio del Estado eran combatidos, no solamente por estatistas autorizados como los profesores MM. Cauwés y Berthélemy, sino también por la unanimidad de los comerciantes e industriales franceses que transportaban por ferrocarril, por mar, o por navegación interior;

»3.º Que la operación financiera del rescate—realizando la prenda del acreedor y manteniendo a pesar de todo los préstamos al deudor, a quien se juzgaba insolvente, hasta el fin de la concesión—era una doble inconsecuencia;

»4.º Que por lo demás, y calculando a base de una hipótesis intermedia y verosímil, no quedaba demostrada en modo alguno la insolvencia del Oeste, y que, por el contrario, podría terminarse el reembolso de su deuda antes de que terminase su concesión;

»5.º Que por todas esas razones, el rescate del Oeste—tratado como cuestión de negocios desde el punto de vista de los intereses del público—debía ser absolutamente rechazado.»

Nos parece inútil advertir de nuevo que no podemos emitir nuestra opinión acerca de los procedimientos estadísticos y de los métodos de calcular el incremento anual del producto neto que emplean los ponentes de la Cámara de Diputados y del Senado, respectivamente.

Bien se nos alcanza que muchos lectores, todos los que no sean técnicos en la materia, habrían de agradecer extraordinariamente algunas indicaciones que les permitiesen formarse idea clara por sí mismos de la posibilidad o imposibilidad de que la Compañía del Oeste llegara a liberarse de su deuda con el Estado antes del fin de la concesión. Este era el eje alrededor del cual había venido a girar toda la discusión entre partidarios y enemigos del rescate, posición *sui generis* sobre la que también es forzoso hacer todo género de reservas, indicando que es especialísima y típica de la política ferroviaria francesa y que no presenta analogías con el proceso intelectual del rescate en ningún otro país, y, por lo tanto, su esclarecimiento había venido a ser el punto más importante en tan enredoso litigio. Estas consideraciones nos movían a intentar un esfuerzo para poner a todos, cualquiera que fuese su preparación especial, en situación de juzgar afirmaciones contradictorias que pretenden apoyarse en datos estadísticos obtenidos unos y otros con todas las garantías del rigor matemático. Debemos confesar, sin embargo, que, a pesar de todo nuestro buen deseo, hemos tenido que desistir del empeño, porque no hemos encontrado modo de entrar en materia sin hacer una crítica franca del proyecto de rescate en su aspecto financiero que, con razón o sin ella, había llegado a ser el fundamental y sin que de nuestro estudio se dedujesen consecuencias que, por muy obvias razones que no es discreto ni apuntar, no podían hallar cabida en las páginas de este libro.

Continuando el examen del *rapport*, conviene, antes de entrar en el capítulo IV, citar las frases con que termina la Comisión el III:

«Tenemos ahora el deber de examinar la realidad después del sentimiento y de despejar, según los documentos oficiales que nos han sido comunicados, las consecuencias de la operación eventual desde el punto de vista de la Hacienda pública.»

Todo el capítulo IV está destinado, en efecto, al estudio de la operación financiera del rescate. La Comisión hace constar que las dos notas «confidenciales» que se le han comunicado por el Ministro de Obras públicas, redactadas, la una por el Director del movimiento general de fondos en el Ministerio de Hacienda, y la otra por la Inspección de Hacienda del servicio de la Compañía del Oeste, comienzan por una misma frase cuya circunspección es muy de notar.

La primera de esas notas dice: «No es posible determinar de una manera *ni siquiera aproximada*, el coste probable del rescate de la red del Oeste», mientras la segunda declara a su vez que «todas las evaluaciones hechas antes de que sea votado el rescate son *forzosamente aleatorias*. Aunque se conociesen todas las cifras—y algunas no pueden serlo hasta después del rescate, las que se refieren, por ejemplo, al material móvil—no se pueden hacer más que suposiciones, sea sobre la actitud que tomará la Compañía sobre los diversos puntos litigiosos, sea sobre el resultado de los recursos que puedan interponerse ante el Consejo de Estado.»

Estas vacilaciones preocupan a la Comisión, que recuerda las disposiciones distintas, y tal vez contradictorias, del artículo 37 del pliego de condiciones de 1859 y del artículo 15 de la convención de 17 de Julio de 1883 aprobada por ley de 20 de Noviembre del mismo año. Esas dudas impiden que se pueda hacer otra cosa que señalar un coste máximo y un coste mínimo probables del rescate, y pueden hacer variar el reembolso a la Compañía por las líneas de menos de quince años de fecha entre 40.000.000 y 202.500.000 francos. Ya se han visto antes las vacilaciones a que daba lugar la interpretación de esos artículos y la vigencia de cada uno de ellos, y por eso no insistimos más sobre el particular. Sólo diremos que la Comisión hacía toda clase de reservas sobre el extremo de si la única garantía del Estado por la deuda de la Compañía era el material móvil o también todo el activo incluyendo hasta la fortuna privada de los accionistas, a la que, por nuestra parte, no hemos visto que se hiciese ninguna referencia en el *rapport* de la Cámara de Diputados.

Con todas esas salvedades reproduce la Comisión, a pesar de la reserva que deseaba el Gobierno, los costes máximos y mínimos contenidos en las notas de que ya se ha hablado, que son los siguientes:

	Hipótesis máxima. — Francos.	Hipótesis mínima. — Francos.
Dirección del movimiento de fondos.....	98.693.000	97.174.000
Inspección de Hacienda..................	105.818.000	98.997 000

La hipótesis mínima más baja corresponde a la anualidad mínima de cargas calculada para el 31 de Diciembre de 1905 conforme a la convención de 1883, cuya anualidad se descompone en la siguiente forma:

	Francos.
Producto reservado.	11.550.000
Cargas totales de los empréstitos rebajando las anualidades pagadas por el Estado (99.057.000 — 13.433.000).........	85.624.000
Total..	97.174 000

Si el rescate se efectuase en 1907, había que añadir a esa suma 1.500.000 francos más, próximamente, elevándose la anualidad por el producto neto a 98.675.000 francos. Para atender a esa anualidad mínima hasta 31 de Diciembre de 1956 el Estado dispondría del producto neto, que había sido de 89.625.000 francos en 1906, y debería apronta la diferencia, próximamente de 9.000.000. La operación no tenía, por lo tanto, nada de ventajosa a juicio de la Comisión, ni aun en el caso más favorable, y en cualquiera otra hipótesis resultaría sencillamente desastrosa.

Ese resultado lo temía la Comisión en vista de los precedentes nacionales, aun prescindiendo del ejemplo de Suiza y de Italia. El rescate del Canal del Mediodía, que se afirmaba sería gratuito o poco menos, había costado 25.000.000 de francos. El de la red de teléfonos, que no debía llegar a 10.000.000, comprendiendo las reparaciones, había excedido de 20.000.000. El de las aguas de Lyon excedió en 28.000.000 a lo presupuestado. El departamento de las Bocas del Ródano se había

incautado de los 175 kilómetros de ferrocarriles locales de una Compañía pequeña y tenía que pagar hasta 1961, fecha del término de la concesión, una anualidad de 719.869,48, cuando en 1904, último año en que explotó la Compañía, la garantía a cargo del Estado y del departamento había sido solamente de 707.000, de los cuales quedaban a cargo del último 508.159, advirtiendo que de año en año iba decreciendo la cantidad solicitada. Finalmente, las camas militares, que ahora estaban directamente a cargo de los cuerpos por administración, iban a causar los mismos quebrantos en el presupuesto si el Consejo de Estado fallaba a favor de las pretensiones de la Compañía rescatada. Todos estos ejemplos, debían pues, a su entender, imponer al Senado un prudente respeto en el rescate del Oeste, sobre todo, atendiendo a las eventualidades que podían presentarse.

Efectuado el rescate, el Estado, además de pagar las insuficiencias de la explotación y la anualidad a los accionistas, o sea 11.550.000 francos desde 1935 a 1956, es decir, durante veintiún años más que bajo el régimen de las convenciones, tendrá que poner la red a la altura necesaria, no para responder a las exigencias de una vigilancia que no existirá o será ilusoria, sino para cumplir con los compromisos que él mismo ha contraído. Para ello sería preciso, por una parte, aumentar los créditos destinados al entretenimiento de la vía, de las obras de fábrica y del material existente, y por otra hacer una porción de trabajos complementarios de primer establecimiento.

En una nota remitida a la Comisión el 28 de Enero de 1907, el Ministro de Obras públicas evaluaba los gastos necesarios en este concepto, previendo un aumento permanente de 10.000.000 anuales en los créditos de entretenimiento, y una cantidad de 260.000.000 repartidos en diez años, de los que cada año habría que gastar 8.000.000 en material móvil y 18.000.000 en obras.

En otra nota anterior de 25 de Octubre de 1906, inserta en el *rapport* de la Comisión de presupuestos de la Cámara de Diputados, el Ministro evaluaba los gastos de material en 80.000.000, repartidos durante diez años, pero rebajaba a 170.000.000 los 180.000.000 que señalaba la Comisión del Senado para obras. Por otra parte, en un discurso de 13 de Diciembre de 1905, M. Gauthier, ministro a la sazón, evaluaba en 150.000.000 las obras complementarias, en 100.000.000 la construcción de líneas nuevas y en 175.000.000 la renovación del material móvil. Las cifras dadas por M. Barthou (las primeras) son, por lo tanto, a juicio de la Comisión, un *mínimum*.

Finalmente se preocupa la Comisión de la cuestión de las tarifas. En la nota citada antes dice el Ministro que la unificación de tarifas entre las dos redes del Oeste y del Estado, natural después del rescate y que habría de hacerse, como es lógico, sobre las bases más favorables para el público, produciría una pérdida de productos anuales que oscilaría entre 18 y 23.000.000, de ella una cuarta parte en los productos por viajeros. El Director de los ferrocarriles del Estado, M. Beaugey, la evaluaba igualmente en unos 20.000.000 anuales. Esta pérdida, sumada a todos los gastos que ya se han visto, era un nuevo argumento contra el rescate. La Comisión no creía aceptable el procedimiento de realizar lentamente la unificación, porque el Estado no puede mantener tarifas diferentes en beneficio de unas regiones y en perjuicio de otras, de modo que sería preciso aceptar desde el primer momento el déficit de 20.000.000 anuales.

La Comisión creía de su deber llamar la atención del Senado sobre todos estos peligros. Algunos—decía—más audaces o más confiados, se obstinan en negarlos esperando que la explotación del Estado produzca verdaderos milagros y desde luego plusvalías. MM. Aimond, Barthou y Caillaux estaban de acuerdo en que la bondad o maldad del rescate, desde el punto de vista financiero, dependían de la calidad misma de la explotación por el Estado, «añadiendo así la hipótesis más grave a todas las hipótesis de que está rodeada la operación. Han decidido de acuerdo que esta explotación ofrecía todas las garantías de una superioridad incontestable».

En cambio citaba la opinión de M. Berthélemy, partidario de un régimen general de Estado, pero enemigo de aplicarlo a una sola red, que decía: «No rescatemos el Oeste si somos estatistas.

Nos encargaríamos de una experiencia lamentable, cuyos resultados serían explotados por nuestros adversarios como una condenación definitiva del sistema.»

Citaba también en globo la de muchos economistas que, lejos de admitir esa superioridad del Estado, «se esfuerzan en demostrar, con arreglo a la experiencia, que su explotación es, desde todos los puntos de vista, inferior a la de la industria privada». Recordaba los resultados de la explotación de la red del Estado, que permiten «si no afirmar la inferioridad redhibitoria del Estado desde el punto de vista de los ferrocarriles, por lo menos disputar *seriamente* la superioridad de sus procedimientos.

»Y si esta superioridad no existe, queda—por confesión de sus mismos partidarios—condenado en absoluto el rescate para el porvenir, como sus peligros financieros le condenan para el presente.»

De este modo termina la Comisión el capítulo IV y entra en el V, consagrado enteramente a demostrar esa inferioridad de la explotación por el Estado.

A su juicio, los socialistas buscan en apoyo del rescate, únicamente aquellos argumentos que pueden convenirles, y así como citan el ejemplo de Alemania y no el de Rusia, tampoco citan el ejemplo de todas las demás industrias explotadas por administración por el Estado francés, como las cerillas, los arsenales o los teléfonos. Por la misma razón, cuando comparan los resultados de la explotación de la red del Estado con la de los ferrocarriles privados, no eligen como término de comparación el Norte, París-Lyon-Mediterráneo, ni siquiera Orleans o el Este, sino la Compañía del Oeste, la que está en peores condiciones, y aun así se limitan a afirmar que el Estado no explotaría peor que ella.

Haciéndose cargo de la comparación entre el incremento de los productos netos en la red del Estado y en las privadas tal como la establece M. Aimond en el *rapport* de la Cámara de Diputados (62,73 por 100 en el Estado; 13,18 por 100 en las seis grandes Compañías en el período de 1889 a 1905, y 37,88 por 100 y 15,01 por 100 respectivamente, los productos brutos en el mismo período, referidos unos y otros al kilómetro como unidad), rechaza este procedimiento estadístico, porque, como las líneas últimamente construídas son improductivas, es natural que el producto por kilómetro sea menor en aquellas redes que han experimentado mayor crecimiento, y como el Estado durante esos años no construyó más que 291 kilómetros, que representan un aumento del 11 por 100 de su red, mientras las grandes Compañías construían 5.712 kilómetros, que daban un aumento del 19 por 100 en las suyas, es natural que el incremento de los productos haya sido menor en las redes de las Compañías que en la del Estado.

Por otra parte, tampoco cree la Comisión que se debiese tomar por origen de la comparación el año 1889, porque una Exposición universal produce siempre un gran aumento en el tráfico de las grandes Compañías, mientras que en una red puramente regional, como la del Estado, apenas ejerce influencia, de modo que la comparación de los productos sobre esa base ha de ser forzosamente desfavorable para las Compañías. A esta causa de error se agrega otra, y es la reforma de las tarifas de gran velocidad en 1892, que afectó mucho a las grandes Compañías sin producir efecto en la red del Estado, que mucho antes había introducido ya grandes reformas en las suyas, de modo que en ella la tarifa general era la excepción. En efecto, en 1888 los productos por viajeros, transportados con arreglo a la tarifa general, representaban el 36 por 100 en la red del Estado y el 58 por 100 en las grandes Compañías, de modo que la rebaja tuvo que afectar mucho más a éstas; y en efecto, de 1888 a 1894 los precios medios por kilómetro en el tráfico de viajeros han bajado en las grandes Compañías de 4,54 céntimos a 3,67, o sea un 19 por 100, y en el Estado, de 3,52 a 3,11, es decir, solamente en un 12 por 100. Esto explica, a juicio de la Comisión, las diferencias observadas en ese período «tomado intencionalmente o no».

Pero el error más grave, a su entender, consiste en «comparar líneas muy diferentes como den-

sidad de tráfico, y en expresar en tanto por ciento, es decir, en proporción geométrica, las variaciones de sus resultados.

«Tomemos, por ejemplo, una línea nueva; hablamos de aquellas que se abren hace veinte o treinta años. Comienza por dar productos escasos, 3.000 ó 4.000 francos por kilómetro; sus gastos son próximamente iguales, y algunas veces superiores a sus productos; su producto neto es nulo o negativo. Después sus productos aumentan sin que los gastos crezcan sensiblemente. Desde ese momento el producto neto kilométrico pasa rápidamente, por ejemplo:

De 0 ó de — 100 francos a + 100 francos

»¿Qué tanto por ciento razonable se puede deducir de la fracción:

$$\frac{+100+100}{-100} \text{ o de esta otra } \frac{100-0}{0}\ ?$$

»Las matemáticas enseñan que no existe ninguno con una solución útil, que esas expresiones no tienen sentido por sí mismas y que revelan una cuestión mal planteada.»

En efecto, el valor de esas expresiones, como es bien sabido, es de — 2 e ∞ respectivamente; pero en este punto debemos reproducir todas las reservas que hacíamos algo más arriba, y abstenernos de entrar en el estudio de la cuestión, limitándonos a extractar o citar íntegramente el *rapport*.

Del resultado que acabamos de exponer deduce la Comisión que no puede compararse el incremento que se observa en una línea nueva o poco productiva con el de otra más antigua o más rica, o con el de la misma línea en años sucesivos. En las líneas con poca densidad de tráfico y escaso producto kilométrico, «el incremento proporcional de los resultados en progresión por cociente es mucho más elevado de un año a otro que en las líneas con gran rendimiento, sobre todo cuando se trata del producto neto, casi nulo al principio».

Para confirmar este aserto cita los datos aportados por el mismo M. Aimond, en los que aparece que la red del Estado no tenía en 1889 más que 3.139 francos de producto neto por kilómetro, mientras el de las grandes Compañías era de 18.371, de lo que deducía que el de aquélla había de crecer mucho más que el de éstas, como lo comprobaba el que la red del Estado había comenzado con un producto neto de 1.900 francos.

No satisfecha con esto, establece la Comisión un paralelo entre la red del Estado y las de las grandes Compañías, para lo cual prescinde de aquellas líneas que dan más de 30.000 francos de producto bruto por kilómetro, para obtener con todas las restantes, de las cuales algunas sólo llegan a dar 3.000, un promedio de 13.000 a 14.000, igual al de la red del Estado. Hecha así la comparación resulta muy semejante la marcha de ambas redes, explicándose perfectamente, según el *rapport*, las diferencias que se observan. «Si el progreso del producto bruto (en la red del Estado) ha sido menor—36 por 100 en lugar de 49 por 100, a causa especialmente de la reforma de las tarifas de 1892—, el progreso del producto neto ha sido mucho más sensible, 96 por 100 en lugar de 72 por 100. Y la diferencia de 1.140 francos por kilómetro representa cerca de 20.000.000 de beneficios en más para las grandes redes. Esta misma diferencia en menos representa para la red del Estado una pérdida de beneficios de cerca de 3.000.000.» En cuanto al coeficiente de explotación, hace notar que en 1889 era de 75 por 100 en las grandes Compañías y de 77 por 100 en el Estado, bajando en 1904 a 64 por 100 y 72 por 100 respectivamente, y eso que los gastos de las grandes Compañías estaban completos y no presentaban las lagunas que se reconocían en la red del Estado; solamente la amortización del material móvil se lleva a cuenta por la cantidad que representa el material de desecho, y en 1904 se elevó a 7,34 por 100 del capital invertido en material, mientras la red del Estado, autorizada para ello, espera a que su producto exceda del $3\,{}^1/_2$ por 100 para amortizar el

material desechado, y por lo tanto en ese año no llevó a sus gastos por ese concepto más que 1,25 por cada 1.000 francos del valor del material, o sea seis veces menos que las Compañías.

Toda esta comparación resultaría mucho más desfavorable aún para el Estado, si en vez de tomar las líneas de las Compañías aisladamente, sin otro lazo de unión que su densidad de tráfico, se estudiase un conjunto homogéneo regional análogo al que forma la red del Estado. Ese trabajo, que ya se había hecho en muchas ocasiones respecto a secciones delimitadas dentro de la red del Oeste, había venido a parar a la misma conclusión.

Todas estas consideraciones llevaban a la Comisión a sintetizar su juicio diciendo que «el pretendido mejor resultado financiero obtenido por el Estado es, pues, un señuelo».

Niega también el *rapport* que los sacrificios anuales del Tesoro para cubrir las insuficiencias de la Compañía del Oeste sean mayores que los hechos en favor de la red del Estado, como había pretendido M. Gauthier. Calculaba éste el capital de primer establecimiento de la red del Estado en 812.000.000 de francos, que a 4,50 por 100 por interés y amortización, suponen al año un gasto de 36.548.000 francos. Deduciendo de esa suma el producto neto medio de los últimos cuatro años, o sea 12.000.000, quedan como carga anual 24.000.000, y dividiendo esta cantidad por el número de kilómetros de la red, o sea por 2.913, resultaba una insuficiencia por año y kilómetro de 7.120 francos. En cambio el Oeste había recibido, según el mismo Gauthier, una cantidad en concepto de subvenciones que cargaba el presupuesto de 1906, con una anualidad de 13.600.000 francos, y por otra parte el Estado le había entregado en capital una suma de 300.000.000, que al 4,50 por 100 suponen 13.500.000. El promedio de las garantías solicitadas en los últimos cuatro años había sido de 17.400.000 francos, o sea en total 44.500.000, y dividiendo esta cantidad por el número de kilómetros de la red se obtiene una insuficiencia por año y kilómetro de 7.670 francos, o sea 550 más que en la red del Estado.

La Comisión niega estas conclusiones, advirtiendo que hay dos errores de cálculo: los 24.000.000 de cargas anuales de la red del Estado divididos por 2.913 kilómetros no dan como cociente 7.120, sino 8.238 francos por kilómetro, y los 44.000.000 de cargas del Oeste divididos por 5.873 kilómetros no dan tampoco 7.670 francos, sino 7.577 por kilómetro; de modo, que aun aceptando las cifras en que se funda M. Gauthier, los sacrificios hechos por el Estado en beneficio de su red exceden en 661 francos por kilómetro a los que hace en beneficio del Oeste, en vez de ser inferiores en 550 como pretendía M. Gauthier.

Además advierte, de acuerdo con M. Domergue, que M. Gauthier ha puesto por error a cargo de la Compañía «las subvenciones y el interés de las subvenciones que el Estado provee para la construcción de los ferrocarriles, y que constituyen en beneficio suyo la participación en cuya virtud vendrá a ser al término de la concesión propietario de las redes».

Esta participación del Estado está inscrita en los documentos principales del Ministerio de Obras públicas frente a cada Compañía, pero sencillamente como indicación. Sólo las sumas gastadas por las Compañías están inscritas con las cargas que imponen, y los productos netos de la explotación no se basan más que en esas sumas. No es exacto, por lo tanto, hacer entrar en cuenta las sumas provistas por el Estado en el cálculo de las insuficiencias del Oeste. Por consiguiente, ni la primera suma de 13.600.000 francos ni la de 13.500.000 francos indicada por M. Gauthier, están a cargo de la Compañía del Oeste; lo único que ha de figurar en su debe es el promedio de la garantía de interés de los cuatro últimos años, que M. Gauthier indica que es de 17.400.000 francos, la cual, dividida por los 5.873 kilómetros explotados por la Compañía da, en cifras redondas, una insuficiencia kilométrica de 2.963 francos, *inferior* en 4.157 francos a la insuficiencia kilométrica de la red del Estado según la cifra de M. Gauthier, y en 5.275 francos según su cifra rectificada.

Tratando de las cuestiones referentes a la explotación y a las tarifas, niega también la Comisión

la superioridad de la red del Estado sobre las de las grandes Compañías, y en lo relativo a las tarifas de viajeros explica la diferencia entre el producto medio kilométrico de 3,11 céntimos en el Estado y 3,67 céntimos en las Compañías, por la proporción muy distinta en que entran los viajeros de tercera clase en cada red, y que es la siguiente:

	1.ª clase. %	2.ª clase. %	3.ª clase. %
Estado	1,3	6 7	92
Compañías	4,7	26,1	69

La Comisión cree evidente que la escasa diferencia observada en el producto medio obedece en gran parte a esa distribución tan distinta de los viajeros, que es debida a su vez a la diferencia de la clientela y de las corrientes de tráfico.

En cuanto a las tarifas de mercancías, si se comparan los productos medios kilométricos que la Comisión encuentra que son siempre un instrumento estadístico muy imperfecto, el del Estado (5,4 céntimos) es algo superior al de las Compañías (4,59), pero por lo menos es seguro que no es inferior. Algunas tarifas del Estado debían ser, sin embargo, inferiores a las del Oeste, cuando el Ministro, en la nota ya citada, indicaba que la unificación produciría una pérdida de 15.000.000, pero como esa unificación no se haría instantáneamente, creía la Comisión que desaparecía esa ventaja que se alegaba en favor del rescate, puesto que todas las Compañías perseveraban en la política de rebaja de tarifas. A partir de 1884, año en que termina la situación especial en que se encontró la red del Estado al poner en vigor las nuevas tarifas en sustitución de las antiguas de las Compañías de que se había formado, la reducción de tarifas ha alcanzado:

En el Norte el	29 %
En P. L. M. el	16 »
En Orleans el	22 »
En el Este el	24 »
En el Oeste el	19 »
En el Mediodía el	27 »
En el Estado el	7,2 »

En lo relativo a la explotación técnica encuentra la Comisión la misma inferioridad en la red del Estado. De 1901 a 1905 todas las grandes Compañías han aumentado su material móvil en cifras de 1.000 a 4.000 vagones, mientras el Estado solamente la aumentaba en 19, y no solamente no adquiría más vagones, sino que el promedio de utilización de cada uno en su red era de 2,9 toneladas, mientras en el Oeste alcanzaba a 3,4. Además llegaba a negar vagones a los cargadores tres días a la semana por falta de material, etc., etc.

Finalmente, en el aspecto social encuentra también la Comisión que la red del Estado era inferior a la de las grandes Compañías, especialmente en cuanto a la situación del personal inferior, cuyos salarios no eran superiores a los de los agentes de las Compañías, que había gozado más tarde que éstos del descanso semanal, y que estaba sometido a un descuento mayor para la constitución de las pensiones de retiro. Lo más, por consiguiente, a que podía aspirar el personal del Oeste era a no perder, y en efecto, el Ministro sólo les prometía que con el rescate *ganarían en dignidad*. No era eso, sin embargo, lo que esperaba el personal del Oeste, a juzgar por lo que uno de los delegados informaba ante la Comisión, puesto que, según decía, sus compañeros «esperaban del rescate un aumento de sus salarios». Cómo sería posible que lo obtuviesen, lo dice la Comisión con palabras que es preciso traducir íntegramente:

«La diferencia sobre la que cuentan entre ayer y mañana para que ese aumento se realice es,

según las apariencias, que no siéndolo antes, se habrán convertido en funcionarios, y que siguiendo ejemplos famosos, podrán llegar a imponer a los Poderes públicos, bajo la amenaza de huelga, las concesiones más onerosas para la Hacienda pública, no teniendo ya el Estado, como en otro tiempo, para resistir a sus exigencias el tope tan precioso, aunque fuese impopular, de la Compañía privada.» La Comisión señala los peligros que podrían derivarse de convertir en funcionarios a tantos agentes, teniendo en cuenta los acuerdos tomados por unanimidad en el Congreso de obreros de ferrocarriles celebrado en París en Abril de 1907, en el que se decidió la organización y la agitación sindicalistas en inteligencia con la Confederación general del Trabajo.

La Comisión termina este capítulo haciendo notar que los ferrocarriles de Argelia rescatados de la Compañía franco-argelina por ley de 12 de Diciembre de 1900, y explotados por el Estado desde el 27 del mismo mes y año, a pesar de que 600 kilómetros de los 814 que los constituyen, reúnen un caracter especial, son sin embargo un mal negocio. Esos 600 kilómetros forman la arteria de penetración hacia el Sud Oranés, la línea de Arzew a Ain-Sefra y Duveyrier en dirección a Igli y el oasis de Figuig, línea eminentemente estratégica que bordea la frontera argelino-marroquí, y que es la línea de comunicación y aprovisionamiento del cuerpo de ocupación. A pesar de este carácter tan marcado que la fuente principal de ingresos de esos ferrocarriles la constituyen los transportes militares, hasta el punto de que los productos suben o bajan según la actividad de las operaciones y el avance más o menos rápido de la penetración hacia el desierto, porque los transportes de material hechos por el Cuerpo de ingenieros militares se pagan al ferrocarril como otro cualquiera, la Comisión juzga el rescate de estos ferrocarriles también desde un punto de vista exclusivamente financiero, y en ese terreno lo considera desfavorable.

En efecto, la ley de rescate fijó el precio en 19.500.000 francos, de los cuales 17.500.000 se imputaban a la deuda flotante y amortizable al 3 por 100 en setenta y tres años; los otros 2.000.000 se sacaban del presupuesto de Obras públicas a cuenta de la garantía de interés. Esto exige el pago de una anualidad de 600.000 francos próximamente, y además el Estado asegura directamente el servicio de los empréstitos que garantizaba, y que asciende a 1.567.000 francos al año, de modo que la carga total es de 2.200.000 francos anuales próximamente. En 1905 fué exactamente de 2.171.059 francos, y como ese año se alcanzó el producto neto más elevado, 1.498.740 francos, resultó que en las condiciones más favorables el déficit fué de 672.319 francos. En 1904 había llegado a 1.400.000.

Estudiados en la forma que acaba de resumirse, los diferentes aspectos de la cuestión del rescate, la Comisión termina su trabajo presentando en el capítulo VI del *rapport* las conclusiones a que llega:

«El rescate de los ferrocarriles y su explotación por el Estado—dice no deben ser mirados entre nosotros como una cuestión de doctrina, sino como una cuestión de oportunidad. Como declaraba muy justamente en 1897 el Ministro de Obras públicas hablando en el Senado: *Se tiene en este país, y es quizás una característica lamentable de nuestro espíritu—la costumbre de sintetizar en una palabra, más o menos afortunada, todas las críticas, todas las esperanzas y todas las soluciones. ¡El rescate! Esta palabra ha corrido entre las multitudes. Se ha visto en ella los ferrocarriles libres de todas las cargas, la Hacienda pública tomando un nuevo desarrollo.*

»*Esto no es verdad. Y es menos verdad en este país que en todos los demás. He aquí por qué: es que éstas no son cosas que puedan examinarse en sí, como las teorías absolutas que se imponen, como las verdades matemáticas. La explotación directa de los ferrocarriles por el Estado es, permitidme que os lo diga, un sistema que depende absolutamente del medio en que uno se coloque...*

»Esta obligación de distinguir entre las condiciones, las costumbres y los temperamentos de los

diferentes países antes de decidirse por la extensión del sistema, resulta especialmente del hecho de que la explotación del Estado, admitida como buena en Alemania, está considerada, por el contrario, como poco estimulante en Rusia o en Hungría, y que por otra parte todos ignoramos si la explotación privada, en condiciones análogas, no produciría aquí resultados superiores y allí resultados equivalentes.

»En definitiva, la necesidad del rescate no se impone por el ejemplo del extranjero, puesto que ciertos países, como Inglaterra y los Estados Unidos, marchan bien con la libertad, lo mismo que otros con el intervencionismo, pero con la condición, sin embargo, de que en este intervencionismo se mantenga la explotación rigurosamente al abrigo de toda ingerencia perniciosa de la política. Esta es, es preciso reconocerlo, una condición más difícil de cumplir en las naciones de raza latina que en las naciones de raza anglosajona, por razones que todo el mundo conoce.»

Después de esta introducción, cuyo interés, tan evidente que no necesita prueba, justifica plenamente que la hayamos reproducido, la Comisión condensa sus conclusiones afirmando que la inmensa mayoría de la opinión en Francia era opuesta al rescate, que era inexacto que la Compañía del Oeste no pudiera reintegrar su deuda antes del término de la concesión, que desde el punto de vista financiero la operación del rescate impondría cargas muy pesadas a la Hacienda del Estado, y que finalmente estos daños no podrían compensarse por una explotación mejor del Estado, puesto que éste, todo lo más, llegaría a explotar como el Oeste, y en todo caso los ingenieros del Estado proceden de las mismas escuelas y han recibido idéntica formación que los de las Compañías, pero con la diferencia de que como éstas pagan mucho mejor, es muy probable que tengan a su servicio los mejores.

Por todo ello termina diciendo: «En resumen, la conclusión general de todas estas deducciones es que el rescate del Oeste debe ser rechazado de plano, porque es a la vez injustificado, impopular, inoportuno y peligroso.»

No satisfecha con una condenación tan terminante, aún se ocupa la Comisión del proyecto de crear un presupuesto especial y autónomo para la nueva red del Estado que rechaza igualmente, entendiendo que semejante autonomía sería una ficción y una complicación más. Por último, hace constar que el rescate del Oeste parece el comienzo de un rescate total, y por lo tanto, las demás Compañías, amenazadas y perturbadas además por el enlace que todas tienen entre sí, verán paralizada su marcha normal por un riesgo constante con el perjuicio consiguiente para el país, que por fin obligará, quiéralo o no el Gobierno, al rescate de todos los ferrocarriles, y éste es otro motivo para rechazar el del Oeste.

La Comisión termina su *rapport* recordando la enmienda presentada por M. Perrier y retirada después por su autor, en la que se solicitaba se entablasen negociaciones con las Compañías del Oeste y de Orleans para rehacer la red del Estado, formando un bloque de líneas compacto y homogéneo con acceso a París, y sin las servidumbres impuestas por el entrelazamiento de sus líneas con las de las Compañías citadas. La Comisión se adhiere francamente a esta solución que no costará absolutamente nada al Estado, puesto que éste se limitaría a entregar a las Compañías los productos obtenidos en las líneas que recibiese de ellas, y capitalizando las plusvalías y compensándolas con la deuda que aquéllas tenían a favor del Estado, mejoraría su situación y aceleraría el momento en que la Hacienda pudiese entrar a participar en los beneficios con arreglo a las convenciones. Esta es, pues, la solución que acepta y propone al Senado, rechazando en absoluto el rescate del Oeste.

Van incluídos en este *rapport* numerosos apéndices que contienen las actas de las sesiones celebradas por la Comisión, en las que fueron oídas las opiniones de numerosas personalidades políticas, científicas, financieras, etc., de muchas de las cuales se ha hecho mención; las notas del Ministerio de Obras públicas también citadas, el informe del Comité central de Armadores de Francia,

documentos anexos y numerosísimos informes de Cámaras de Comercio, sindicatos, etc., todo ello con una copia extraordinaria de datos, como puede fácilmente comprenderse sólo con el resumen del *rapport* que hemos presentado.

El Senado, en su sesión de 11 de Junio de 1907, decidió que pasase ese *rapport* a estudio de la Comisión de presupuestos, que a su vez presentó el suyo, de cuya redacción se encargó M. Boudenoot. Tiene este *rapport* mucho menos interés, porque, como en él mismo se advierte, la cuestión financiera está ya tratada a fondo en el de la Comisión de ferrocarriles que acabamos de examinar, aun cuando no con la exactitud necesaria por la vaguedad que ya se ha observado en las notas comunicadas por el Gobierno sobre el particular.

Para completar los datos, la Subcomisión designada, constituída por MM. Poincaré, Gauthier, Prevet, A. Perrier y Boudenoot, solicitó del Ministro de Hacienda todos los documentos que éste tuviese concernientes al precio del rescate en las diferentes hipótesis, de la más dcsfavorable a la más favorable, a los gastos complementarios a partir del día del rescate, a los procedimientos que hubieran de emplearse para atender a ellos, comparando las cargas que resultarían durante un decenio para la Hacienda de su empleo en sustitución de los empleados por la Compañía, y a las nuevas cargas que resultarían de la aplicación a la red del Oeste de las tarifas y procedimientos de explotación de la red del Estado.

El Gobierno envió esos documentos días antes de las vacaciones parlamentarias, y estudiados al reanudarse las sesiones, se vió que no contenían ningún dato nuevo. La Comisión los resume haciendo notar que sobre ellos no se puede fundar ninguna conclusión segura, y que no se encuentra en sus datos otra variación que ser los de 1906 en lugar de los de 1905, y deseando aclarar algunos puntos obscuros solicitó del Ministro de Obras públicas explicaciones sobre la disposición aplicable para regular la deuda de garantía. La respuesta del Ministro explicando cómo se había llegado a un acuerdo con la Compañía al celebrarse la última convención, comprobaba que llegado el caso podría la Compañía hacer uso de los artículos 8 a 10 de la convención de 17 de Julio de 1883 o del artículo 9 de las convenciones de 29 de Julio de 1858 y 11 de Junio de 1859, o de aquellas cláusulas de unas u otras convenciones que les parezcan favorables. Precisamente ante esta eventualidad se dan diferentes cifras en la nota del Ministro de Hacienda, de modo que podía ya darse por seguro, ante las reservas formuladas por el Ministro y la Compañía, que se producirían, llegado el caso, discrepancias que darían lugar a litigios.

Con el mismo objeto solicitó también la Subcomisión que el Ministro de Hacienda le enviase algunos informes redactados por distintas comisiones y altos funcionarios, a lo que se negó el Ministro, alegando que se trataba de documentos reservados. Insistió la Comisión, y por fin se acordó que informasen ante ella los Ministros de Hacienda y Obras públicas. De sus declaraciones resultó que no podían dar a conocer esos documentos: especialmente respecto al informe de M. Mussat sobre las consecuencias financieras del rescate, según que se utilizase uno u otro de los medios previstos, declaró terminantemente el Ministro de Obras públicas: «Ese documento me pertenece personalmente y lo conservo en mi expediente. Es un documento de orden interior destinado a informar al Gobierno y que no puede ser comunicado a una Comisión parlamentaria.»

De los otros documentos sólo se dió cuenta de uno en que se hacía referencia a las negociaciones entabladas con las Compañías de Orleans y el Oeste para llegar a cambios de líneas que permitiesen rehacer la red del Estado. El Ministro declaró que no reanudaría las negociaciones, y que creía que las convenciones a que se hubiese llegado no habrían sido favorables para el Estado; pero como no exhibió ni el texto del proyecto de convenciones ni el informe de M. Blondel, la Comisión no pudo formarse juicio exacto sobre las dificultades que pudieran impedir la continuación de las negociaciones.

En cuanto al informe de M. Mussat, se ratificó el Ministro en lo que había dicho ante la Comisión de ferrocarriles el 17 de Diciembre de 1906: «No comunicaré, en lo que me concierne, el informe de M. Mussat. La comunicación de los informes redactados por nuestros servicios podría dar idea a la Compañía del Oeste de hacerse preguntas en las que actualmente no piensa siquiera.»

Respecto al otro informe, también de M. Blondel, que se creía obra de una Comisión interministerial encargada del estudio de las condiciones financieras del rescate del Oeste, el Ministro declaró que ese documento no existía como tal informe. Sólo había notas con opiniones personales de monsieur Blondel, que comunicadas a M. Mussat, dieron lugar a otras de éste; pero el Ministro no quería publicar opiniones personales que pudiesen sugerir a la Compañía la idea de ciertas interpretaciones de las convenciones en que quizás no habría pensado. Sin embargo, M. Poincaré hizo constar que la Comisión interministerial se había nombrado por iniciativa suya, siendo Ministro de Hacienda, para que su informe se presentase al Gobierno y a las Cámaras; propósito que no se había cumplido.

«De cualquier modo, la Comisión de presupuestos se ha encontrado, pues, frente a esta situación: no es posible basarse *sobre conclusiones firmes presentadas por una Comisión interministerial* para evaluar los riesgos y eventualidades que podrán resultar de la operación del rescate.»

La Comisión enumera los ya tantas veces repetidos, y añade aquellos en que piensa la Compañía, sin que el Ministro los sospeche, porque, como decía éste: «La Compañía no nos deja conocer su expediente, y yo no quiero dejarle conocer el mío»; y aquellos otros en que la Compañía «ni siquiera piensa», pero en los que es de temer que piense algún día.

Por todas estas razones, opina la Comisión que debe informar en el sentido de que «la operación del rescate lleva consigo una parte considerable de desconocido sobre la que no se encuentra en situación de pronunciarse».

Aun la parte conocida es tan vaga e indeterminada como se ha visto, y sobre ella tampoco se podía fundar ninguna previsión seria. La Comisión recordaba a este propósito las conclusiones a que había llegado antes.

Un punto sobre el que la Comisión insiste especialmente, es la autonomía del presupuesto especial de ferrocarriles. Citando textos de MM. Rouvier, Cochery, Doumer, Poincaré y Caillaux, establece el principio de que toda la política financiera de la República ha consistido precisamente en establecer la unidad de presupuesto, suprimiendo implacablemente todos los presupuestos y cuentas especiales que sólo llevan al desorden y a la falta de inspección eficaz parlamentaria. No debía, por consiguiente, autorizarse este presupuesto especial, que autorizado para emitir empréstitos por su cuenta, con la garantía especial de los ferrocarriles, no haría otra cosa que aumentar indefinidamente la deuda, causando perjuicios enormes al crédito público.

Además, desde que se aprobase la ley del rescate hasta que lo fuese la que creaba el presupuesto autónomo, no había otro medio para procurarse fondos que la emisión de Deuda especial por simple decreto; y esto, que administrativamente quizás fuese tolerable, financieramente sería un desastre y una negación de todo el sistema parlamentario.

Por todo ello, decía la Comisión que, «llamada a emitir una opinión sobre todas las consecuencias financieras del rescate, se encuentra obligada, después de haber procedido al examen que resume el presente *rapport,* que no podría aceptar la responsabilidad del mismo.

»Como ha dicho nuestro Ponente general, en la sesión de 18 de Enero de 1908, de nuestra Comisión, *lo que debemos hacer, después de levantar acta de las declaraciones del Gobierno, y de que la Comisión interministerial nombrada para informar al Gobierno y a las Cámaras no ha llevado su obra hasta el fin—de donde resulta la imposibilidad de formular una opinión completa sobre las consecuencias financieras del rescate—, es hacer constar que el Gobierno acepta la*

responsabilidad del mismo y la guarda para sí, mientras la Comisión de presupuestos salva la suya.»

Al presentar el Ponente este proyecto de *rapport* a la Subcomisión, se promovió una discusión sobre los procedimientos que deberían emplearse al día siguiente del rescate. M. Poincaré entendía que debían ir reunidas en un mismo proyecto de ley las disposiciones sobre el rescate y su sistema financiero. M. Gauthier dijo que importaba hacer resaltar la diferencia entre el sistema actual, que daba garantías, y el futuro, que estaba en el aire. M. Prevet insistió sobre la imposibilidad de votar el rescate sin votar el sistema financiero bajo el que había de funcionar. Se violaría el sistema parlamentario si se comprometiesen por decreto los gastos de primer establecimiento sin inspección y por tiempo indeterminado. M. A. Perrier proponía que el Senado aplazase la solución hasta que se le sometiese el proyecto total, a lo que contestaba el Ponente que el proyecto relativo a los medios para el funcionamiento de la red del Estado estaba en la Cámara de Diputados en estado de dictamen, presentado por M. Regnier desde el 22 de Marzo de 1907. Finalmente, M. Gauthier, insistiendo sobre sus puntos de vista, creía que el sistema actual era bueno, y el futuro sería forzosamente malo, porque se podría tomar prestado sin vigilancia alguna, y el Ministro no podría negar estaciones, trenes, ni tarifas, quedando abierto el grifo de todos los abusos.

Resumidas estas observaciones por el Ponente y llevadas a la Comisión, ésta aprobó en primer lugar la PRIMERA CONCLUSIÓN, que decía:

«*Después de haber tomado nota de las declaraciones del Gobierno y levantado acta de que la Comisión interministerial nombrada para informar al Gobierno y a las Cámaras no ha llevado su obra hasta el fin, de donde resulta la imposibilidad de formular una opinión completa sobre las consecuencias financieras del rescate, la Comisión de presupuestos hace constar que el Gobierno acepta la responsabilidad del mismo y la guarda para sí, mientras ella salva la suya.*»

Se trató en seguida en la Comisión de oir a la Compañía del Oeste para que diese los informes negados por el Ministro, pero se desistió, porque tampoco la Compañía querría comunicar su documentación sobre la materia, y además esto produciría retrasos. También propuso M. Poirrier pedir nuevos documentos al Ministro de Hacienda, y se desistió igualmente, porque unos ya se tenían, y otros los había negado tres veces, y era inútil insistir.

Como la conclusión aprobada era negativa, se planteó la cuestión de indicar la necesidad de un proyecto sobre los medios financieros para la explotación desde el momento del rescate, llegándose, después de oir a MM. Waddington, Boudenoot, Prevet, Dupuy y A. Perrier, a una SEGUNDA CONCLUSIÓN, que decía:

«*La Comisión estima que se debería someter al Senado, al mismo tiempo que la cuestión del rescate, el proyecto de ley relativo a los procedimientos y medios financieros apropiados para asegurar el funcionamiento de la red del Estado.*»

Finalmente, como era necesario aceptar o rechazar el proyecto de rescate, MM. Dupuy, Prevet y Poincaré presentaron la TERCERA CONCLUSIÓN, que lo mismo que las otras, fué aprobada por unanimidad, y decía:

«*En estas condiciones, la Comisión de presupuestos estima que no puede dar, desde el punto de vista financiero, un dictamen favorable al proyecto que se le somete.*»

En los apéndices del *rapport* se incluyen íntegras las diferentes notas de los Ministerios de que repetidamente se ha hecho mención.

La discusión del proyecto de ley ya aprobado en la Cámara de Diputados fué extraordinariamente larga y laboriosa en el Senado. Desde el 26 de Mayo hasta el 26 de Junio de 1908 se dedicaron a este debate todas o casi todas las sesiones, e intervinieron en él un gran número de oradores. Con todo, prescindimos sin dificultad de hacer un extracto de los discursos pronunciados con este

motivo, porque no se encuentra en ellos absolutamente nada distinto de lo expuesto ya en los diferentes *rapports* que se han resumido y en la discusión en la Cámara de Diputados. Cuanto pudiéramos decir, por consiguiente, de esta discusión, alargaría desmesuradamente la monografía sin aportar ningún dato nuevo de interés.

En la sesión del 25 de Junio, el Presidente de la Comisión de ferrocarriles, de acuerdo con sus opiniones, ya conocidas, presentó una proposición que decía:

«El Senado, convencido de que la situación actual de la red de ferrocarriles del Estado debe ser mejorada, vota la urgencia del proyecto de ley sometido a su deliberación, y confiando en el Gobierno para asegurar la realización de los proyectos de rescates parciales de 1904 y 1905, obteniendo de las Compañías del Oeste y de Orleans todas las concesiones equitativas y necesarias, decide aplazar para la primera sesión, después que se reanuden en Octubre, la discusión de los artículos del proyecto de ley.»

El Presidente del Consejo, M. Clemenceau, se opuso terminantemente a esta proposición, y pronunció un discurso sumamente enérgico, en el que, contestando a una indicación de M. Rouvier, quien pretendía que la cuestión no se hiciese política, manifestó que lo era, por el contrario, puesto que el rescate del Oeste formaba parte del programa político del Gobierno, acordado por éste antes de constituirse; y terminaba planteando la cuestión de confianza. A sus ruegos, se decidió dividir la proposición, votando lo primero la urgencia, que fué en efecto declarada, oponiéndose seguidamente a la admisión de la segunda parte, que fué rechazada por 128 votos contra 125.

Pasando a la discusión por artículos, y no habiendo quien hiciese uso de la palabra, se procedió a la votación del artículo 1.º, que fué aprobado por 152 votos contra 114.

Puesto a discusión al día siguiente el artículo 2.º, M. Lintilhac presentó una enmienda para que se sustituyese el segundo párrafo por otro así redactado: «Esta ley especial deberá ser promulgada antes de la notificación del rescate», y M. Flaissières solicitó declaraciones terminantes del Gobierno acerca del momento en que se notificaría el rescate al Oeste, temiendo que el artículo 1.º, ya votado, supusiese exclusivamente una afirmación de principios y no una medida práctica. El Ministro de Obras públicas contestó afirmando que el Gobierno se reservaba el derecho de proceder al rescate en el momento que estimase oportuno; pero como para entonces podría estar o no aprobada la ley sobre autonomía del presupuesto ferroviario, era indispensable asegurar en todo caso los recursos necesarios, y a eso tendía el párrafo segundo del artículo que se discutía, porque una vez promulgado el rescate, no podría aplazarse su ejecución, creando un estado interino en que nadie sería responsable efectivamente de la explotación, y exponiéndose a que la Compañía no adquiriese material ni aprovisionamientos, y a que consiguiese obtener, mediante las cuentas de 1908, un precio más elevado por el rescate. Por estas razones, anunció que el Gobierno se oponía terminantemente a la enmienda de M. Lintilhac.

Para obviar estos inconvenientes, pero manteniendo el principio de que los créditos necesarios para el funcionamiento de la red debían siempre concederse por ley y no por decreto, el Presidente de la Comisión de ferrocarriles presentó una nueva redacción, y admitida por el Gobierno, y retirada su enmienda por M. Lintilhac, quedó por fin aprobado dicho artículo en la forma siguiente:

«Una ley especial regulará la organización y la administración de la red.

»Las medidas financieras destinadas a proveer a los gastos de toda especie que produzcan el rescate y la explotación de la red hasta el día de la promulgación de esta ley especial, así como las condiciones generales de administración provisional, serán determinadas por una ley.»

Procedióse inmediatamente a la votación sobre la totalidad de la ley, que fué por fin aprobada por 154 votos contra 117, en la sesión del 26 de Junio.

Volvió el texto así modificado a la Cámara de Diputados, y ya el 2 de Julio estaba redactado el

correspondiente *rapport,* redactado también por M. Aimond. Nada hay en él de nuevo, salvo la indicación de las luchas que se iniciaban al discutirse el presupuesto autónomo entre los partidarios de la explotación directa por el Estado y los que preferían el arrendamiento a una Compañía o la explotación por una Empresa interesada en los beneficios: de ellas deduce que tardaría en aprobarse aquella ley, y, por lo tanto, que es preciso dar al Gobierno los medios necesarios para que, mientras tanto, pueda incautarse de la red y explotarla, aprobando la ley tal como venía del Senado.

En la sesión del 11 de Julio, y después de brevísima discusión, que se refirió más bien al otro proyecto pendiente sobre la organización provisional de la red del Estado, fué aprobado el artículo 2.° modificado, y votada definitivamente la ley.

En esa misma sesión, y después de una discusión muy breve y poco interesante, se aprobó el proyecto de ley estableciendo las condiciones provisionales de explotación y las medidas financieras necesarias para el rescate; proyecto que, aprobado también por el Senado, fué convertido en ley.

A continuación damos, reproducidas textualmente, la ley de rescate y la últimamente citada:

Ley de rescate de la red de la Compañía de Ferrocarriles del Oeste de 13 de Julio de 1908.

«Artículo 1.° Se autoriza al Ministro de Obras públicas para proceder al rescate de la Compañía de los Ferrocarriles del Oeste.

»Art. 2.° La organización y la administración de la red serán determinadas por una ley especial.

»Las medidas financieras destinadas a proveer a los gastos de todo género que origine el rescate y la explotación de la red, hasta el día de la promulgación de esta ley especial, así como las condiciones generales de administración provisional, serán determinadas por una ley.»

Ley de 28 de Diciembre de 1908.

«Artículo 1.° La red rescatada a la Compañía de los Ferrocarriles del Oeste se incorpora a los ferrocarriles del Estado.

»El Ministro de Obras públicas se encarga de asegurar la explotación provisional hasta que una ley especial, que deberá estar en vigor antes de 31 de Diciembre de 1910, haya regulado la organización y la administración definitivas.

»Art. 2.° La red rescatada será explotada provisionalmente según las mismas reglas administrativas que la red de los Caminos de Hierro del Estado.

»Las leyes, decretos y disposiciones que rigen para estos ferrocarriles, le serán sucesivamente aplicados por disposiciones ministeriales, que no podrán dictarse sin la conformidad del Ministro de Hacienda. El Ministro de Obras públicas queda además autorizado para tomar, en las mismas condiciones, las medidas transitorias que juzgue necesarias para asegurar el buen funcionamiento de los servicios.

»Art. 3.° Los ingresos y los gastos de la explotación provisional de la red rescatada de los ferrocarriles del Oeste serán objeto de un presupuesto anejo, incorporado al presupuesto general del Estado en las condiciones fijadas por la ley de 29 de Diciembre de 1882 y el decreto de 25 de Mayo de 1878, modificado por el decreto de 10 de Diciembre de 1895.

»Serán igualmente inscritos en los gastos de este presupuesto anejo las cantidades a entregar a la Compañía de los Ferrocarriles del Oeste, a cuenta de la anualidad definitiva del rescate.

»El excedente, al fin del ejercicio, de los ingresos sobre los gastos será entregado al Tesoro, e inscrito entre los ingresos del Presupuesto general del Estado (Producto de diversas explotaciones). En el caso que los gastos excedan de los ingresos, se atenderá a este déficit por medio de créditos a inscribir en el Presupuesto del Ministerio de Obras públicas.

»Art. 4.° Se abrirá entre los servicios especiales del Tesoro una cuenta titulada «Explotación provisional de la red rescatada de los ferrocarriles de Oeste».

»Se llevarán a esta cuenta:

»En ingresos:

»El producto de las obligaciones emitidas a corto plazo, por el Ministro de Hacienda, dentro del límite de las autorizaciones que a este efecto sean dadas por las leyes de Hacienda y por leyes especiales.

»En gastos:

»1.° El total de los trabajos complementarios ejecutados en las líneas de explotación de la red rescatada del Oeste, después del cierre de sus cuentas respectivas de construcción.

»2.° Los pagos efectuados por la compra o la construcción de material móvil.

»3.° El total de los trabajos ejecutados en las líneas nuevas comprendidas en el estado anejo a la ley de Presupuestos.

»4.° Los trabajos de terminación en las líneas o secciones de líneas en explotación.

»5.° Los estudios de líneas cuya ejecución no ha comenzado.

»6.° Los fondos en circulación hasta alcanzar una suma de 12.000.000 de francos, puestos a la disposi-



ción de la red de los Caminos de Hierro del Oeste.

»La ley que regula la organización y la Administración definitivas de la red rescatada, determinará las condiciones en que se verificará el cierre y se efectuará la amortización de la cuenta especial abierta en virtud del presente artículo.

»Art. 5.° Los gastos previstos en el artículo precedente a cargo de la cuenta «Explotación provisional de la red rescatada de los Caminos de Hierro del Oeste», serán satisfechos dentro del límite de los créditos de autorización que se abrirán cada año por la ley de Presupuestos.»

La excesiva extensión de esta monografía, comparada con las que se consagran a otros países, impide dar detalles sobre la ejecucion del rescate, por otra parte inútiles, puesto que el criterio de los distintos grupos parlamentarios en lo que se refiere a la interpretación de las cláusulas dudosas, es ya sobradamente conocido por los amplios extractos que hemos dado de los *rapports* y de las discusiones en las Cámaras, y la solución que se dió a esas dificultades está contenida en la ley que aprobó el convenio amistoso celebrado entre el Estado y la Compañía para resolver los puntos litigiosos. La solución contractual se imponía realmente: todo el régimen ferroviario francés estaba apoyado en el sistema de las convenciones; de su interpretación se derivaban precisamente las dudas que podrían llevar a las Compañías y al Estado a pleitos llenos de peligros y sorpresas, y era natural que proclamado el derecho a rescatar el Oeste, los detalles para ejecutar una operación inevitable, porque así lo exigía el Estado en uso de una facultad reservada a su debido tiempo y ahora reconocida y ejercitada, se regulasen también por una convención.

Así se hizo al cabo, y se llegó a un acuerdo entre el Estado y la Compañía del Oeste mediante una convención provisional celebrada en 28 de Octubre de 1909 y ratificada con fuerza de ley por la de 21 de Diciembre de 1909.

A continuación se insertan la ley y la convención textualmente:

Ley de 21 de Diciembre de 1909.

«Artículo 1.° Se aprueba la convención provisional celebrada el 28 de Octubre de 1909 entre el Ministro de Obras públicas, Correos y Telégrafos y el Ministro de Hacienda de una parte, y la Compañía de los Ferrocarriles del Oeste de otra para la fijación amistosa del precio del rescate debido a dicha Compañía en cumplimiento de la ley de 13 de Julio de 1908.

»Art. 2.° La convención antedicha, que quedará aneja a la presente ley, será registrada.

»La presente ley, discutida y aprobada por el Senado y por la Cámara de Diputados, será ejecutada como ley del Estado.—Hecho en París el 21 de Diciembre de 1909.—A. *Fallières*.—El Ministro de Obras públicas, etc , *A. Millerand*.—El Ministro de Hacienda, *Georges Cochery*.

Convención anexa a la ley anterior.

Regulación amistosa del precio del rescate debido a la Compañía de los Ferrocarriles del Oeste, en cumplimiento de la ley de 13 de Julio de 1908.

«El año 1909 y el 28 de Octubre.=Entre el Ministro de Obras públicas y el Ministro de Hacienda, obrando en nombre del Estado, bajo la reserva de la aprobación de lo presente por una ley, de una parte. Y la Sociedad anónima establecida en París bajo la denominación de Compañía de los Ferrocarriles del Oeste, Compañía en liquidación, representada por M. Gay, presidente del Consejo de liquidación, obrando en virtud de poderes que le han sido conferidos por acuerdo del Consejo de liquidación en 21 de Octubre de 1909, y bajo la reserva de la aprobación de la presente por la Asamblea general de accionistas en el plazo máximo de cuatro meses, a contar de la aprobación de la presente por una ley, de otra parte, se ha convenido lo que sigue:

»Artículo 1.° El Estado rescata a la Compañía de los Ferrocarriles del Oeste, a partir de 1.° de Enero de 1909, fecha de la toma de posesión, la concesión del conjunto de líneas de interés general y las vías de los muelles que constituyen la red de la referida Compañía, así como todos los servicios y explotaciones anejos que se refieren a esta concesión.

»Se especifica claramente que el rescate comprende la participación de la Compañía:

»1.° En la concesión de la línea de Amiens a Rouen.

»2.° En la concesión del ferrocarril de *Petite ceinture* (orilla derecha).

»3.° En el servicio marítimo de Dieppe a Newhaven.

»Se sobreentiende, además, que por consecuencia del rescate, el Estado se sustituirá en los derechos y obligaciones resultantes para la Compañía de los contratos anteriores relativos a la explotación:

»1.° Del ferrocarril de *Petite ceinture* (orilla izquierda) y del empalme d'Auteuil.

»2.° De la red bretona de vía estrecha.

»3.° De la línea de ferrocarril de interés local de Chars a Marines.

»4.° De la línea de ferrocarril de Monsenet a Maures.

»5.° De la línea de ferrocarril de Vascœuil a Morgny.

»Art. 2.° La Compañía entregará al Estado al mismo tiempo que el ferrocarril:

»1.° Los inmuebles que posea, cualquiera que sea el origen, tales como los muelles y estaciones, cocherones, talleres, depósitos, casillas de guarda, etcétera.

»2.° Los objetos inmuebles que dependan igualmente del camino de hierro, tales como las barreras y cierres, las vías, cambio de vías, placas giratorias, depósitos de agua, grúas hidráulicas, máquinas fijas, etcétera.

»3.° Los objetos muebles, tales como el material móvil, la totalidad de los materiales combustibles y aprovisionamientos de todo género, el mobiliario de las estaciones y las herramientas de talleres y muelles.

»4.° Los inmuebles de dominio público, así como los objetos inmuebles y mobiliario, el material y los aprovisionamientos de los servicios y explotaciones anejos a la Compañía.

»Art. 3.° La Compañía entregará igualmente al Estado, salvo las compensaciones previstas en el artículo 7.° de la presente convención:

»1.° La reserva estatutaria.

»2.° La reserva para incendios.

»3.° La reserva para la red de vía estrecha.

»4.° Los fondos (valores y metálico) de las obligaciones contraídas con las víctimas de accidentes.

»5.° Los fondos y los valores, muebles e inmuebles. de la Caja de pensiones.

»6.° En fin, si existen, los fondos libres, recogidos por medio de emisiones de obligaciones.

»Los fondos y valores de la Caja de pensiones, así entregados por la Compañía, darán lugar a la formación de una cuenta distinta en la gestión financiera de la red rescatada.

»Por efecto de esta entrega, y bajo la reserva que precede, el Estado tendrá la plena propiedad y la libre disposición del conjunto de los referidos fondos y valores, pero sustituirá a la Compañía en todas sus obligaciones, tanto con relación a las víctimas de accidentes, como con las personas afiliadas a la Caja de pensiones.

»El Estado se obliga, además, en el caso de que la organización actual de la Caja de pensiones fuera modificada por ley en el porvenir, a asegurar a los agentes actualmente de plantilla, ventajas a lo menos iguales a las que tendrían hoy si el régimen de dicha Caja se hubiera mantenido, y a no reducir en ningún caso las garantías que de su existencia resultan para ellos.

»Art. 4.° El Estado pagará a la Compañía por cada uno de los años a contar desde 1.° de Enero de 1909 a 31 de Diciembre de 1956:

»1.° Una suma de 11.550.000 francos, la cual será reducida a 6.300.000 francos para los cinco últimos años.

»2.° Una suma igual a las cargas efectivas, tanto principales como accesorias, comprendido el abono del timbre y los gastos de servicio, fijados en 10 céntimos por título, de todos los empréstitos realizados por la Compañía en 31 de Diciembre de 1907.

»El cuadro anejo a la presente convención determina para cada año el valor real de las cantidades a pagar a la Compañía, así como la fecha de los pagos.

»Se entregará a la Compañía, en representación de estas sumas, un título especial, exento de timbre e inalienable, cuyos cupones tendrán el valor y las fechas de vencimiento de los pagos indicados en el referido cuadro. Estos cupones se pagarán a la Compañía a primera presentación, por el Tesoro público.

»Sobre las cantidades así pagadas, la Compañía no podrá estar sujeta particularmente a ningún impuesto que se establezca posteriormente. Se determina además, que el derecho de timbre que ella satisface, no será nunca exigible más que sobre sus obligaciones y en las condiciones previstas en el artículo 6.°.

»El Estado entregará además cada año a la Compañía, y en las mismas condiciones, una suma igual a las cargas efectivas, tanto principales como accesorias, calculadas como acaba de decirse, de todos los empréstitos realizados por ella, posteriormente al 1.° de Enero de 1908, destinada a asegurar el arreglo definitivo de todas las cuentas entre la Compañía y el Estado. El cuadro de los pagos a efectuar por este concepto será formado después de oídas la Comisión Superior de justificación de cuentas de las Compañías de los Ferrocarriles y la Compañía, por una decisión concertada del Ministro de Obras públicas y del Ministro de Hacienda. La Compañía declara aceptar de antemano la referida decisión.

»Se entregará a la Compañía en representación de las sumas complementarias inscritas en dicho cuadro, un título especial, constituído como se ha dicho más arriba.

»Se entiende que todas las anualidades abonadas con anterioridad por el Estado a la Compañía, y que están comprendidas en el cuadro de los pagos previstos por el presente artículo, cesarán, a partir del año 1909, de ser entregadas a la Compañía.

»Art. 5.° La Compañía se compromete a mantener intacto, hasta el 31 de Diciembre de 1956, el capital de la reserva especial de los accionistas, exis-

tente en 31 de Diciembre de 1908. En consecuencia de este compromiso, se especifica que el dividendo actual de 38,50 francos por acción ordinaria, y de 25 francos por acción amortizada, no podrá ser aumentado, mientras la cifra de esta reserva, calculada al fin del ejercicio para el cual se haga una distribución suplementaria, no permanezca, después de hecha esta distribución, igual, por lo menos, a la que tenía en 31 de Diciembre de 1908. Para este cálculo, los valores mobiliarios serán tasados según la cotización oficial de la Bolsa, y los inmuebles según el precio de adquisición.

»Las distribuciones que fuesen hechas en contra del compromiso que precede, darán lugar en el curso del año siguiente al que se hubiesen efectuado, a una reducción igual en los pagos del Estado a la Compañía.

»Art. 6.° En el caso que la Compañía procediera a la conversión de sus empréstitos, o si el derecho de timbre fuese modificado, el cuadro de los pagos a efectuar anualmente por el Estado a la Compañía sería revisado en consecuencia, de tal manera que las entregas del Estado a la Compañía, en lo que concierne a las obligaciones, continuarán siendo exactamente iguales para cada año a las cargas (principales y accesorias) que incumben efectivamente a la Compañía para el mismo año.

»Los títulos especiales entregados a la Compañía en cumplimiento del artículo 4.° de la presente convención, serán, por consiguiente, anulados y reemplazados por un nuevo título, cuyos cupones correspondan a los pagos de la Sociedad, tal como se ha dicho en el párrafo precedente.

»Art. 7.° El resto de las sumas debidas por el Estado a la Compañía en concepto de anualidades y de garantía de interés para los años anteriores al año 1908, se fija en la cantidad de 7.122.744,12 francos.

»La suma debida por el mismo concepto para el año 1908 será fijada, después de oída la Comisión superior de justificación de cuentas de las Compañías de Ferrocarriles y la Compañía, por una decisión concertada del Ministro de Obras públicas y del Ministro de Hacienda.

»La Compañía declara que acepta de antemano esta decisión, especificándose que las bases admitidas para las cuentas de años anteriores serán igualmente aplicadas a las cuentas del año 1908.

»El total de las sumas que el Estado adeude a la Compañía será compensado hasta completar la deuda, con las entregas a efectuar por la Compañía al Estado, por la aplicación del artículo 3.° de la presente convención, a excepción de los fondos de las obligaciones con las víctimas de accidentes y de los fondos de la Caja de pensiones.

»Si las sumas debidas por el Estado a la Compañía son superiores a las debidas por la Compañía al Estado, admitida la compensación a que se refiere el párrafo anterior, el excedente será realizado por la Compañía por medio de una emisión de obligaciones, cuyas cargas efectivas, principales y accesorias, serán soportadas por el Estado y pagadas a la Compañía en las condiciones previstas por el artículo 4.° de la presente convención.

»Art. 8.° Los gastos por trabajos ejecutados o aprovisionamientos hechos hasta 31 de Diciembre de 1908, así como los gastos de explotación referentes a los servicios hechos hasta la misma fecha, continuarán siendo regulados, ordenados y pagados por la Compañía en las condiciones y plazos habituales.

»Una vez realizado, el Estado acepta el soportar todas las cargas de los compromisos y obligaciones de la Compañía resultantes de hechos anteriores al 1.° de Enero de 1909; la Compañía no podrá, en consecuencia, ser objeto en este concepto, y por el Estado, de investigaciones por ningún motivo.

»Art. 9.° El Estado y la Compañía renuncian mutuamente a toda reclamación, especialmente a lo referente a las cuentas de garantía, y las dan recíprocamente por canceladas, completa y definitivamente, quedando, en consecuencia, abandonadas todas las demandas en tramitación.

»El Ministro de Obras públicas, en nombre de la Administración de la Red del Estado, y la Compañía, declaran igualmente su adhesión a la misma renuncia recíproca.

«Art. 10. Una disposición ulterior concertada entre el Ministro de Obras públicas y la Compañía determinará lo necesario para asegurar, en lo que concierne a las pensiones de retiro, los intereses del personal conservado por la Compañía para su administración.

»Art. 11. En el caso que la presente convención no llegara a ser ratificada por una ley antes de 31 de Diciembre de 1909. se considerará nula y no celebrada.

«Art. 12. La presente convención será registrada con el derecho fijo de tres francos »

Cuadro anexo, por años y vencimientos, de las sumas a pagar a la Compañía de los Caminos de Hierro del Oeste, conforme al artículo 4.º de la Regulación amistosa de 28 de Octubre de 1909.

AÑOS	PRIMER VENCIMIENTO — 29 de Marzo.	SEGUNDO VENCIMIENTO — 28 de Junio.	TERCER VENCIMIENTO — 28 de Septiembre.	CUARTO VENCIMIENTO — 29 de Diciembre.
1909	13.633.874‘06	41.445.263‘09	26.572.635‘36	24.498.927‘01
1910	19.792.872‘86	41.699.445‘88	26.648.649‘78	24 287 377‘68
1911	19.670.425‘14	41.963.564‘16	26.726.636‘80	24.050.328‘28
1912	19.532.375‘86	42.240.433‘54	26.803.132‘94	23.803.444‘50
1913	19.390.132‘91	42.518.144‘27	26.884.538‘62	23.548.505‘85
1914	19.244.784‘90	42.811.774‘87	26.968.094‘14	23.286.355‘14
1915	19 094.932‘27	43.106.918‘44	27.052.142‘91	23.018.798‘96
1916	18.941.718‘95	43.415.881‘21	27.139.696‘17	22.742.202‘87
1917	18.782.468‘48	43.735.054‘43	27.228.593‘38	22.457.251‘64
1918	18.619.584‘00	44.060.622‘31	27.319 368‘14	22.167.444‘60
1919	18.451.657‘29	44 395.504‘23	27.337.568‘18	21.866.144‘65
1920	18 279 747‘74	44.790.448‘32	27.430.929‘71	21.557.337‘31
1921	18.103 805‘74	45.099.604‘84	27.527.791‘13	21.237 100‘04
1922	17.921.140‘23	45.464 111‘92	27.628.460‘83	20.901.204‘98
1923	17.734.101‘52	45.843.130‘45	27 729.149‘30	20.575.914‘59
1924	17.642.541‘34	46.233.003‘89	27 834.604‘29	20.229.366‘87
1925	17.154.988‘81	46.633 373‘74	27.944.879‘71	19 797.216‘92
1926	16.845.102‘09	47.047.640‘84	28.061.142‘33	19.329 824‘36
1927	16.629 838‘56	47.474 938‘57	28.178 619‘43	18.949.937‘30
1928	16.408.316‘77	47.918.965‘52	28.300.049‘60	18.557.610‘72
1929	16.180.339‘12	48.372.002‘88	28.423.666‘83	18.154.285‘18
1930	15.945.730‘05	48.840 191‘29	28.553.171‘69	17.738.409‘15
1931	15.704.252‘97	49.323.829‘23	28.682 739‘88	17.314.264‘26
1932	15.455.755‘50	49.818.367‘99	28.815.597‘53	16.875.369‘99
1933	15.200.031‘24	50.332.432‘49	28.954.448‘46	16.422.705‘73
1034	14.936.825‘83	50.854 757‘08	29.094.901‘14	15.959.166‘84
1935	14.665.953‘09	51.402 401‘84	29.239.142‘89	15.480.556‘59
1936	14.387.180‘24	51.957 975‘24	29.387.856‘99	14.903.486‘62
1937	14.100.265‘49	52.536 885‘49	29.538 141‘26	14.395.895‘38
1938	13.805.000‘32	53 130.042‘83	29.693.166‘14	13.873.306‘36
1939	13.501.126‘14	53 742.202‘40	29.854.031‘83	12.988.157‘89
1940	13.188.419‘39	54 382.541‘89	30.014.356‘89	12.427.789‘71
1941	12.866.627‘52	55 037.173‘77	30.184.784‘93	11.852.447‘50
1942	12.535.399‘00	55.714.831‘51	30.354 270‘05	11.259.464‘64
1943	12.194.529‘89	56.410.598‘63	30.530.486‘90	10.650.234‘36
1944	11.843.700‘83	57.128.368‘36	30.711.422‘39	10.023.093‘78
1945	11.482.614‘03	57.869.227‘78	30.893.121‘10	9.377.345‘73
1946	11.111.022‘24	58.631.229‘73	31.084.178‘50	8.713.806‘42
1947	10.728.546‘66	59.416.190‘42	31.276.505‘25	8.030.267‘91
1948	10.334.916‘91	60.221.901‘91	31.474.173‘76	7.328.031‘74
1949	9.929.798‘24	61.057.165‘74	31.676.619‘89	6.604.265‘12
1950	9.512.852‘87	61.912.899‘12	31.884.850‘03	5.860.256‘49
1951	9.083.720‘48	62.797.640‘49	32.098.274‘51	5.095.147‘51
1952	8.642.164‘01	31.781‘51	32.328.544‘01	25.784‘22
1953	8.200.204‘22	25.784‘22	32.757.704‘22	19.612‘69
1954	7.745.472‘69	19.612‘69	33.200.972‘69	13.261‘62
1955	7.277.451‘62	13.261‘62	33.656.951‘62	6.725‘68
1956	6.795.750‘68	6.725‘68	34.124.250‘68	»
1957	6.300.000‘00	»	»	»
TOTALES...	705.429.940‘82	2.148.835.845‘35	1.405.805.022‘81	718.265.333‘44

Realizado el rescate conforme a las leyes indicadas, la red del Oeste pasó a ser explotada directamente por el Estado. Sin embargo, para poder comparar los resultados de la explotación antes y después del rescate, quedó separada por completo la contabilidad de la red del Oeste de la que se llevaba en la red primitiva del Estado, medida interesante, pero que por las circunstancias no ha producido los efectos para que se dictó.

Las perturbaciones inherentes a un cambio tan radical de sistema quitaban, en efecto, todo valor a las cifras de los primeros años, que forzosamente habían de ser muy distintas de las que diese una explotación ya regularizada conforme a los nuevos principios, y esas mismas perturbaciones hicieron que se publicasen las estadísticas con un año de retraso, de modo que al estallar la guerra sólo se

conocían los resultados de los dos primeros ejercicios, y todo trabajo de comparación era, por lo tanto, imposible. No obstante, se incluyen en el apéndice estadístico los datos referentes al último, con objeto de que el lector pueda disponer de las cifras más recientes y de primera mano para sus investigaciones personales.

Situación creada por la guerra europea a los ferrocarriles franceses

No necesitamos extendernos en consideraciones sobre este punto, pues con más claridad que nosotros pudiéramos hacerlo, hablan los dos documentos que vamos a reproducir.

El primero, que se inserta a continuación, es un proyecto de ley que no ha pasado de tal, a causa del armisticio que se firmó inmediatamente después de haber sido acordada por el Consejo de Ministros la presentación de aquél al Parlamento. A pesar de ello, consideramos utilísimo su conocimiento y por eso lo transcribimos:

Proyecto de ley de requisa de los ferrocarriles, que el Gobierno francés acordó presentar al Parlamento, en el Consejo de ministros de 11 de Octubre de 1918.

Exposición de motivos.

Señores: El Gobierno ha sometido al Parlamento el 12 de Septiembre último, un proyecto de ley destinado a conceder una indemnización excepcional en tiempo de guerra al personal civil del Estado, y un suplemento de tiempo de guerra por cargas de familia al personal civil y militar.

Es necesario de toda necesidad, que los agentes de las grandes redes de interés general se beneficien con una medida semejante.

Apenas hay necesidad de recordar la abnegación de que han dado pruebas, cuán penoso ha venido a ser su servicio y cuánto tienen que sufrir a consecuencia de la agravación de las condiciones de existencia. Es de toda justicia que se armonicen las disposiciones ya tomadas en su favor, con las que se han dictado para los funcionarios del Estado.

La necesidad de resolver en breve plazo esta importante cuestión, que implica una nueva carga de más de 200.000.000 anuales, viene en apoyo de consideraciones de otro orden que justifican de un modo imperioso modificaciones esenciales en el régimen actual de las grandes redes de interés general durante el período de guerra.

En el estado actual de la legislación, los ferrocarriles están obligados durante la guerra, a afectar su personal y material con prioridad a la ejecución de los transportes militares, mediante la remuneración fijada por el contrato celebrado el 12 de Junio de 1898 entre el departamento de la Guerra y las grandes redes. Sin embargo, las Compañías conservan su propia fisonomía desde el punto de vista de la gestión del personal, de los transportes comerciales, de los métodos de explotación, de los pedidos y conservación de material, etc.; conservan también su responsabilidad financiera, que se ha hecho tanto más pesada y llena de preocupaciones para los directores de la red, cuanto que sus déficits van creciendo y se agravan aún más por los aumentos de gastos que se prevén hasta el fin de las hostilidades.

El Gobierno ha tributado homenaje plenamente en muchas ocasiones a los eminentes servicios que las administraciones de ferrocarriles han prestado a la defensa nacional. Está seguro de que jamás apelará en vano al patriotismo del personal en todos los grados de la jerarquía. Pero sin querer inaugurar en nada absolutamente una nueva política de ferrocarriles para el tiempo de paz —cuestión muy importante que vendrá en su hora próxima—, creemos que en razón a los esfuerzos, cada vez mayores, que se exigirán a los ferrocarriles hasta el fin de la guerra, no debe abandonarse ningún elemento capaz de facilitar en una medida cualquiera la dirección de las operaciones militares. Cualesquiera que sean las dificultades que haya que vencer y las responsabilidades que haya que asumir, hay que perfeccionar aún el instrumento indispensable a los admirables ejércitos de Francia y sus aliados, para sacar por completo partido de su victoria.

La situación creada por los acontecimientos militares recientes, el aumento creciente de los efectivos en el frente, la necesidad de establecer una solidaridad cada vez más estrecha, no solamente entre todos los organismos franceses interesados, sino también con los de nuestros aliados, plantean nuevos problemas que en nuestra opinión no pueden hoy ser resueltos más que concentrando en manos del Gobierno la dirección completa de todos los medios de transporte.

Convencido de la necesidad de una medida que no está inspirada más que en la preocupación de asegurar mejor la defensa nacional, pero cuidando al mismo tiempo de no tocar a ningún derecho adquiri-

do y de no comprometer en nada el porvenir, el Gobierno se ha esforzado en buscar disposiciones que permitan mantener sin cambio apreciable, durante todo el tiempo que subsista el régimen excepcional, el equilibrio actualmente existente entre las situaciones respectivas del Estado y las Compañías. Si se han dejado completamente a salvo los derechos del Estado, los de las Compañías han sido igualmente respetados: el servicio de las obligaciones se continuará en las mismas condiciones que anteriormente, y el capital social recibirá hasta la vuelta a un régimen normal, una remuneración igual al promedio de los dividendos distribuídos sucesivamente durante los tres últimos años.

Tal es el objeto del proyecto de ley que el Gobierno somete a vuestra deliberación, manifestando la esperanza de que en el superior interés del país lo adoptaréis con urgencia.

Proyecto de ley.

Artículo 1.° A partir de la promulgación de la presente ley, el Ministro de Obras públicas y de Transportes tomará la dirección de la totalidad de las grandes redes concedidas de ferrocarriles de interés general, y asegurará su explotación hasta el 31 de Diciembre del año siguiente al de la cesación de las hostilidades.

Art. 2.° El funcionamiento administrativo y financiero de cada una de esas redes continuará operándose según las reglas actualmente en vigor, mediante las modificaciones previstas en los artículos siguientes.

Un inspector de Hacienda quedará delegado en cada una de esas redes en calidad de comisario financiero.

Art. 3.° El personal de las redes, sea requisado, sea movilizado y sometido a las leyes y reglamentos militares, dependerá todo él del Ministro de Obras públicas y de Transportes.

El personal y el material podrán ser empleados indistintamente, sin distinción de red, en la totalidad del territorio.

Art. 4.° El Ministro de Obras públicas y Transportes queda autorizado por toda la duración del régimen instituído por la presente ley, para poner en vigor, después de la publicación en carteles durante un mes, y con informe favorable del Ministro de Hacienda, las modificaciones que deban introducirse en los precios de los transportes comerciales en las grandes redes de interés general, así como las tarifas que se refieran a los ramales particulares, pudiendo los precios modificados exceder de los máximum que figuran en los pliegos de condiciones y en las convenciones especiales.

Las modificaciones así decididas no permanecerán en vigor después del período de aplicación de la presente ley, más que si su conservación queda regularmente autorizada después de cumplidas las formalidades prescriptas por la reglamentación actual.

Art. 5.° Se determinarán por resoluciones de los ministros de Obras públicas y Hacienda, en vista de las proposiciones de las redes, las modificaciones que se han de introducir durante el período de aplicación de la presente ley en los sueldos, indemnizaciones y abonos de todas clases al personal.

Art. 6.° Cada una de las redes presentará para cada ejercicio una cuenta de gestión, que comparará con los productos percibidos en total:

1.° Los gastos de explotación.

2.° Las cargas efectivas de los empréstitos regularmente autorizados, comprendiendo cuando sea el caso los realizados en virtud de la ley de 26 de Diciembre de 1914, así como la totalidad de las anualidades pagadas por el rescate en conformidad con sus concesiones.

3.° Las cargas efectivas de los empréstitos contratados por la red durante el período de aplicación de la presente ley, para la ejecución de obras complementarias o la adquisición de material.

4.° Los reembolsos que haya de hacer al Estado en cumplimiento de las leyes de 22 y 31 de Marzo de 1918.

5.° Una remuneración del capital acciones igual al promedio de los dividendos distribuídos efectivamente durante los años 1915, 1916 y 1917.

Si el balance de la cuenta de gestión acusa un excedente, será entregada al Estado y se deducirá su importe de la deuda de garantía de la red.

En lo que concierne a las redes del Norte y de P. L. M., no se efectuará, sin embargo, este pago, hasta que se haya completado el producto reservado por el art. 11 de las convenciones de 5 de Junio y 24 de Mayo de 1883.

Si el balance acusa una insuficiencia, el Estado atenderá a ella por medio de un pago que, en lo que se refiere a las Compañías que hayan utilizado la garantía durante los años 1911, 1912 y 1913, será asimilado a los anticipos de garantía, hasta una cantidad equivalente al promedio para esos tres años de los anticipos, tal como resulten de la liquidación definitiva de las cuentas.

La liquidación de las cuentas de gestión de las redes se efectuará conforme al reglamento actualmente en vigor para sus cuentas de explotación.

Art. 7.° Se imputarán al presupuesto de la guerra, además de los gastos que dependan de la totalidad de los transportes militares efectuados por las redes, los pagos tanto provisionales como definitivos que haya de hacer el Estado, en cumplimiento del penúltimo párrafo del artículo 6.°.

Art. 8.° Las disposiciones de los artículos 6.° y 7.° se aplicarán a partir de 1.° de Enero de 1918.

Art. 9.° El régimen instituído por la presente ley podrá extenderse en las condiciones que se fi-

jarán por decretos dados a propuesta del Ministro de Obras Públicas y Transportes y del Ministro de Hacienda, a la totalidad o a una parte de las redes secundarias de interés general, y de las líneas férreas de interés local de Francia y de Argelia.

Art. 10. El período de aplicación de la presente ley no entrará en cuenta para el cálculo de la anualidad establecida por el pliego de condiciones, en el caso de que la autoridad concesionaria ejerciese su derecho de rescatar aquellas redes de interés general o de interés local en que el régimen aquí estipulado se haya puesto en vigor.

Art. 11. Quedan derogados los artículos 22 al 27 de la ley de 13 de Marzo de 1875, modificados por la de 28 de Diciembre de 1888.

Art. 12. Las condiciones de aplicación de la presente ley serán determinadas por decretos que se darán a propuesta del Ministro de la Guerra, del Ministro de Hacienda y del Ministro de Obras públicas.

El segundo documento que ofrecemos a nuestros lectores es un notable y recientísimo estudio de M. Colson, quien, con su competencia y autoridad indiscutibles, examina la situación financiera de las grandes redes francesas de ferrocarriles, inmediatamente anterior a la guerra, durante ella y después de firmado el armisticio, haciendo a este propósito una porción de consideraciones tan pertinentes como interesantes.

La innegable importancia y actualidad de dicho trabajo nos ha impulsado a insertarlo. El Apéndice I, que sigue, es la traducción íntegra del mismo.

Advertiremos, para terminar, que en esta monografía, con más motivo quizás que en las restantes, debe tenerse presente lo que tantas veces se ha indicado en diferentes lugares del presente Título, a saber: que los datos estadísticos correspondientes a cada país se hallan repartidos en tres clases de agrupaciones (1). Así, pues, al lector que estudie detenidamente este capítulo y sus dos apéndices, hemos de aconsejarle continúe examinando las cifras relativas a Francia, que figuran en el Apéndice II al Título sexto, de las cuales las contenidas en el cuadro núm. 202 son especialmente interesantes.

(1) Véase Tomo IV, pág. XXVII.

APÉNDICES AL CAPÍTULO VIII

Apéndice I.

La situación financiera de las grandes redes francesas de ferrocarriles, por M. C. Colson. (1)

Cuando en Mayo de 1914 exponía yo aquí los resultados de la explotación de los ferrocarriles de interés general en 1913, ya pensaba formular a la Dirección de la Revista el ruego de que me designara un sucesor. Diez y ocho años de colaboración asidua me habían obligado a desarrollar, con más frecuencia de la que quizá hubiera sido conveniente, ideas que me son muy queridas, y tenía deseos de contemplar cómo otra mano más juvenil señalaba a mis lectores puntos de vista, si no nuevos, al menos remozados.

La guerra ha interrumpido una publicación que hubiera sido imposible continuar seriamente, bien por falta de documentos, bien por la necesidad de no divulgar la situación real, para no proporcionar al enemigo demasiadas esperanzas.

La explotación de los ferrocarriles en un país en parte invadido y donde se acumulaban en restringido espacio más de la mitad de los combatientes de la guerra mundial, ha exigido sin cesar extraordinarios esfuerzos. Ante el enorme desarrollo de los transportes que era indispensable asegurar, con un personal y un material reducidos y constantemente recargados de trabajo, disponiendo a veces de reservas de carbón sólo para dos o tres días, uno de los temores que de continuo asaltaban a todo aquel que se encontraba algo al corriente de la situación, era que el instrumento esencial de las concentraciones de tropas en los lugares atacados y en los de partida para las ofensivas liberadoras, se hallaba a punto de quebrarse entre las manos del Gran Estado Mayor General. Por fortuna, siempre ha correspondido el éxito a los esfuerzos en tal sentido, del mismo modo que a los realizados en otros órdenes, tales como la reconstitución de las industrias de guerra durante la invasión, el reemplazo continuo de las divisiones diezmadas y de los cuadros subalternos tantas veces deshechos, la resistencia invencible del gran número de unidades que han permanecido bajo el fuego, no obstante las pérdidas por ellas sufridas, que han excedido todos los cálculos de los historiadores militares, cuando éstos han tratado de marcar el extremo límite del heroísmo de los combatientes.

Voces más autorizadas que la mía han dado a conocer la enormidad del esfuerzo realizado por los ferrocarriles y el reconocimiento que se debe a cuantos han intervenido en ellos, sea cual fuere su categoría. Antes de que un nuevo redactor me suceda en la periódica tarea, que me sería materialmente imposible emprender de nuevo, quisiera resumir la situación económica en que, a consecuencia de los cinco años de guerra, se encuentran hoy nuestras grandes redes, y de la que hay que partir para realizar la obra, ya inminente, de la paz definitiva.

* * *

Lo mismo en ferrocarriles que en cuanto concierne a los restantes instrumentos de lucha, y tanto en Francia como en el extranjero, la preparación de la guerra había sido hecha en la hipótesis de que ésta fuera corta: nadie podía suponer que se combatiera sino unas cuantas semanas o meses, ante la potencia destructora de los modernos métodos de combate, ni que fuera factible sostener durante años la vida económica, teniendo en los frentes la mitad de la población masculina de diez y ocho a sesenta años.

El mismo día de la movilización, los ferrocarriles pasaron a depender, mientras durasen las hostilidades, de la autoridad del ministro de la Guerra; no habrían de tolerarse los transportes comerciales, sino en la medida y bajo las condiciones que aquél lo permitiera.

Por un convenio de 1898, las Compañías habían consentido en efectuar los transportes militares a precios extraordinariamente inferiores a los que sus pliegos de condiciones les autorizaban a percibir, aplicando la tarifa media para los transportes en pequeña velocidad de las mercancías tasadas por tonelada, a transportes cuya gran mayoría habían de realizarse en gran velocidad y en condiciones excepcionales; imaginaban las Empresas que hallarían suficiente compensación, dada la enormidad y per-

(1) Por el motivo que acabamos de indicar, al final del capítulo, hemos traducido y reproducimos íntegramente en este lugar el notable estudio de M. Colson, que aparece inserto en el número de 10 de Junio de 1919 de la *Revue Politique et Parlementaire.*

fecta organización de los transportes de la movilización, y suponiendo que ésta sería inmediatamente seguida por la desmovilización, no deseando, por otra parte, pertenecer al número de los que se lucrasen con la guerra.

Los dos cuadros adjuntos (1) permiten comparar con los resultados del último año normal, 1913, los obtenidos como consecuencia de ese régimen, aplicado en condiciones tan diferentes a las previstas. El primero presenta, año por año, los productos y los gastos del conjunto de las seis grandes redes; en el segundo se especifican, para cada red, las cifras del último año, 1918, y las de 1913.

* * *

Durante los dos primeros años, 1914 y 1915, la guerra ha producido un descenso en los productos de más de 300 millones para el conjunto de las seis redes, mientras que los gastos disminuían apenas en 100 millones, debiendo tenerse en cuenta que todos los trabajos de entretenimiento fueron inmediatamente reducidos al mínimo. La importancia de los transportes realizados había variado poco; la disminución de los ingresos provenía, sobre todo, de los reducidos precios de los transportes militares, que sustituyeron a una gran parte de los comerciales. El producto neto anual había bajado unos 250 millones. La pérdida era sensible, sobre todo para las redes del Norte y del Este, que, una vez estabilizado el frente, no han podido volver a explotar más que las dos quintas partes de sus líneas la primera, y una quinta parte de las suyas la segunda, encontrándose, al propio tiempo, las industrias más florecientes de sus zonas en terrenos ocupados por el enemigo. En todas las redes restantes, la reducción que experimentó el tráfico fué debida, no tanto a la paralización de la vida económica, como a la imposibilidad de efectuar los transportes que se presentaban, por falta de elementos, pues una gran parte del personal y del material de nuestros ferrocarriles —ya reducidos por la movilización y por la pérdida de cerca de 50.000 vagones apresados por el enemigo—se hallaba retenida en el frente.

Para la red del Estado y para las Compañías del Este, de Orleans y del Mediodía, que disfrutan de una garantía de interés completa, los déficits se hallaban cubiertos por el Tesoro público. Pero las Compañías del Norte y de P. L. M. jamás habían tenido el derecho de recurrir a la garantía del Estado, sino hasta la concurrencia de 12 millones la una y de 32 la otra. El interés de su crédito, estrechamente ligado al crédito público, no consentía dejarlas expuestas a no poder asegurar el servicio de sus obligaciones, ni aun siquiera a suspender todo dividendo para sus acciones, consideradas por el público como títulos muy tranquilos. Una ley de 29 de Diciembre de 1914 las autorizó para cubrir por medio de empréstitos, que se añadirían al capital de establecimiento, sus cargas financieras, comprendiendo en éstas el dividendo reservado por las convenciones de 1883, o sea 54,10 por acción para el Norte, y 55 francos para P. L. M. Entonces, como hoy, esta solución la encontrábamos perfectamente justificada por lo que se refiere a las cargas relativas a las obligaciones y aun al interés estatutario de las acciones; pero desde esa época hicimos notar que, aplicada a todo el dividendo, gravitaba demasiado sobre el porvenir, aun en la hipótesis de una guerra corta. Más adelante veremos a qué consecuencias ha dado lugar, con la prolongación de las hostilidades y la agravación de los déficits. Con relación a la cifra así fijada, conforme a las convenciones anteriores, se han calculado todos los déficits inscritos en nuestros cuadros.

En 1916 y 1917, la reanudación del tráfico comercial y el constante aumento de los transportes militares, a medida que se ampliaban los medios de combate, hicieron aumentar los productos en 62, y después en 172 millones, sobre los de 1913; pero al propio tiempo los gastos aumentaron en 300 millones por año, de tal suerte que el producto neto, después de haberse elevado algo en 1916, caía en 1917 por bajo de la mitad de la cifra alcanzada en 1913.

En esta época, la causa principal del aumento de los gastos era la carestía absolutamente anormal de los carbones, debida a la reducción en un 50 por 100 de la producción francesa, como consecuencia de la invasión, al alza del carbón inglés, resultante de la marcha de numerosos mineros a las filas del ejército, y sobre todo, a la desmesurada elevación de los fletes y seguros marítimos, producida por la guerra submarina. Pero al lado de la influencia especial ejercida por estas causas en el coste de un cierto número de artículos de consumo en los ferrocarriles, comenzaba a manifestarse el alza general de todos los precios, a consecuencia de la inflación monetaria.

* * *

Ya en el mes de Agosto de 1913, exponíamos aquí mismo que el mundo, desde algunos años atrás, parecía entrar en un período de alza general en los precios, a consecuencia del rápido crecimiento de la cantidad de oro en circulación, resultante de la grandísima producción de las minas del Transvaal. Hacíamos ver cómo esa alza general, indiferente para las industrias que venden más caros sus productos a medida que aumentan los precios de coste, era singularmente nociva para los ferrocarriles, que no pueden elevar sus tarifas sin la autorización de los Poderes públicos. Pero, al menos, el aumento lento del stock de oro amonedado no podía influir sino progresivamente en el promedio general de los precios, dejando al tiempo realizar la nivelación ne-

(1) Van anexos a este Apéndice I.

cesaria. Hoy día, en todas las naciones beligerantes de Europa, es la circulación de los billetes de curso forzoso la que multiplica y deprecia la única moneda en uso, con una rapidez regulada, no por una evolución natural exenta de todo sobresalto, sino por la línea de conducta de los Poderes públicos, sujeta por otra parte a caución, sobre todo en períodos tan turbulentos como los que estamos atravesando. El reflujo del oro que se ha hecho inútil en Europa y ha ido a parar a los Estados Unidos, para pagar enormes cantidades de abastecimientos, produce allí también un alza análoga en los precios.

Desde el mes de Febrero de 1916, los ferrocarriles empezaron a pedir al Gobierno la revisión de los precios de los transportes militares, que, ya excesivamente bajos desde un principio, eran absolutamente insuficientes para cubrir los gastos de un servicio ejecutado en condiciones económicas y militares por completo diferentes de las que se habían previsto al firmar el convenio de 1898. Después solicitaron autorización para elevar las tarifas comerciales, que habían sido progresivamente rebajadas en muy amplia escala cuando los progresos técnicos reducían sin cesar el precio de coste de los transportes, y que era absolutamente necesario aumentar, una vez que este último crecía a consecuencia de los precios crecientes de todos los artículos de consumo y de los mayores salarios del personal.

Casi al mismo tiempo, todos los representantes autorizados del comercio reconocieron la necesidad de elevar las tarifas y declararon conformarse con el aumento en nombre de sus representados, a condición de que la Administración de Guerra consintiera también en que los precios de los transportes militares se aumentaran, respondiendo con ello dicha Administración de la parte del déficit que le incumbía. Pero los temores que inspiraba al Gobierno la hostilidad de algunos sectores de las Cámaras contra toda medida de justicia relativa a los ferrocarriles, han retardado la solución de tal modo que sólo fué autorizada una elevación de 25 por 100 en las tarifas comerciales, en Abril de 1918. Respecto al aumento en los precios de los transportes militares, aunque en principio se hallaba admitido desde hace dos años, todavía no se osaba llevarlo al Parlamento cuando el Ministro de Hacienda ha declarado en el Senado, el 27 de Mayo, que se había llegado a un acuerdo, a base de transacciones impuestas, tanto desde el punto de vista de la equidad, como del de la salvaguardia de los intereses del Estado.

La necesidad de aumentar los salarios de los agentes, a medida que la vida encarecía, también había sido reconocida desde fines de 1917. Sin aguardar a que las Compañías poseyeran recursos para atenderla, mediante la elevación de tarifas, se habían otorgado al personal aumentos que serían adelantados hasta entonces por el Estado, y que suponían 400 millones de exceso sobre los 800 a que en 1913 ascendían los gastos del personal de las grandes redes. Así, esa fracción importante de los gastos de explotación se encontraba ya aumentada en un 50 por 100, y los gastos de material en mayor proporción aún, cuando las tarifas comerciales han sido elevadas en un 25 por 100. Ante las dificultades que de ello han resultado para las Compañías, el Gobierno decidió entregarlas, al final de 1918, la dozava retenida hasta entonces, a título de garantía, del precio de los transportes militares, y que sólo debía serles devuelta a medida que se verificaran los descargos por ellas presentados. Importa hacer notar que la incertidumbre sobre el precio de estos transportes no ha permitido todavía ninguna verificación de tales descargos, que conciernen a unos 100 millones de partidas acumuladas en locales que hay que agrandar sin cesar para recibirlas.

* * *

El aumento de tráfico, la elevación de tarifas, el reembolso de la dozava parte retenida de los transportes militares, han hecho crecer los productos de las grandes redes de 2.193 millones en 1917, a 2.516 en 1918; pero, al propio tiempo, los gastos pasaban de 1.832 a 2.484 millones, y el producto neto de la explotación, que ascendía a 743 millones en 1913 y aún alcanzaba 361 en 1917, descendió a 32 millones en 1918. Por otra parte, las cargas financieras – considerablemente aumentadas por los empréstitos que las Compañías del Norte y de P. L. M. habían tenido que emitir para cubrir sus déficits – sumaban 966 millones; de suerte que el déficit se elevaba a 934 millones. No hay que olvidar que en 1913 el producto neto de cada una de las redes del Norte, del Este y de P. L. M. excedía en ocho millones próximamente a las cargas financieras calculadas del mismo modo, que en el Mediodía sólo resultaba el insignificante déficit de un millón, mientras que la Compañía de Orleans recurría a la garantía del Estado por 17 millones y medio. El único déficit de verdadera importancia era el de la red del Estado, que llegaba a 83 millones, si se incluyen entre sus cargas las del capital industrial de la antigua red, con arreglo a la ley de 1911 que regula su régimen financiero.

En suma, los cinco ejercicios de guerra, ya cerrados, se han traducido: para las redes del Este, de Orleans y del Mediodía, en la utilización de la garantía del Estado por valor de 738 millones; para las del Norte y de P. L. M., que no han podido pedir al Estado sino 44 millones, en el aumento de su capital de establecimiento en 938 millones, equivalentes a unos 60 de cargas anuales; en fin, para la red del Estado, en 858 millones de déficits, a los que el Tesoro ha debido atender. El total de los déficits alcanza 2.579 millones.

Cierto es que esos déficits han sido ya atenuados por la entrega de la última dozava de los transpor-

tes militares, de 1914 a 1917, que pasa de 160 millones y que hay que deducir de las insuficiencias inscritas en nuestros cuadros. La revisión de los precios aplicados a esos transportes, que afectará a sus 1.967 millones y a los 835 a que ascienden los de 1918 (última dozava comprendida), proporcionará al conjunto de las redes unos 900 millones, de los que cerca de una quinta parte serán a cargo de nuestros aliados, con arreglo al acuerdo concluído; este acuerdo tiene por base un aumento en las sumas entregadas a cada red, por cada ejercicio, equivalente a un tanto por ciento de su déficit total, igual al que los ingresos por transportes militares representan con relación a los productos totales. El Ejército americano—que se ha negado a pagar cuenta alguna mientras que no se le dieran a conocer las bases definitivas sobre las que han de calcularse los precios—va a entregar sumas que excederán de 100 millones, aparte del aumento que acabamos de indicar debido a la revisión de los precios, por la importancia de los recorridos efectuados entre sus bases de operaciones de Burdeos, San Nazario y Marsella, y el frente. Con todo, el déficit de esos cinco ejercicios no será inferior a unos 1.400 millones.

El de 1919, él solo, será probablemente de la misma magnitud, a causa del enorme aumento en los salarios. Hemos dicho que los gastos de toda especie relativos al personal habían pasado de 800 millones en 1913, a 1 200 en 1918. Con arreglo a los acuerdos actualmente concluídos, excederán de 1.800 millones en 1919, sin contar más de 300 millones que el Estado añadirá, a sus expensas, en virtud de la ley de 10 de Enero de 1919, que otorga a todos los agentes de ferrocarriles ciertas mejoras votadas en beneficio de los funcionarios. Los aumentos que en el personal exigirá la reducción a ocho horas de la jornada de trabajo, aplicada aun a aquellos agentes para quienes la duración del servicio responde en parte a una simple obligación de presencia con un trabajo real insignificante, hará crecer esos gastos hasta hacerlos llegar a sumas que actualmente no es posible evaluar.

* * *

Frente a tales cargas, el aumento de las antiguas tarifas en un 25 por 100 no puede bastar para compensar los déficits. Todo el mundo se halla de acuerdo en que las cargas de los ferrocarriles deben ser soportadas por su clientela. Dado el coste actual de los transportes, se requieren tasas mayores que el doble de las que se aplicaban antes de la guerra, para cubrir los gastos.

Esa elevación, ciertamente, deberá en parte ser mantenida de un modo definitivo. Es necesario, al menos, aprovechar la presente ocasión para hacer desaparecer una multitud de anomalías que contienen las tarifas actuales, muchas de las cuales, más o menos justificadas en el momento en que se establecieron, no tienen ya razón de ser. Han subsistido hasta aquí porque en todas las revisiones de tarifas se adoptó el principio de no introducir en las tasas aumento alguno; de suerte que toda rebaja excepcional otorgada, ya a una clase especial del tráfico, o bien a un determinado recorrido, se mantenía definitivamente. Las Compañías presentan, en este momento, un conjunto de nuevas tarifas cuyos baremos generales son más elevados que los antiguos, y en las que se suprimen casi todas las tasas excepcionales. Sin duda, será necesario restablecer algunas de estas últimas y aun crear otras nuevas en el porvenir; aquí mismo hemos demostrado con frecuencia la imposibilidad de responder a las diversas necesidades de un tráfico tan variado como el de los ferrocarriles, aplicando solamente fórmulas matemáticas. Pero si no hay que dudar en establecer precios especiales en casos excepcionales, se impone abandonar el sistema de mantener perpetuamente tasas excepcionales que ya no se hallan justificadas, y de las cuales algunas nunca lo han estado.

A las tarifas así elevadas, será necesario aplicar un aumento temporal, que alcanzará quizás al 100 por 100 en las mercancías, cuyo precio de venta sigue necesariamente al de coste, en el que hay que comprender los gastos de transporte. Por lo que concierne a los viajeros, puede que sea difícil llegar tan lejos sin producir una baja considerable en los transportes, de los que muchos no responden a ninguna necesidad. No hay que olvidar que los impuestos, recientemente aumentados, elevan además el precio total percibido por el que realiza el transporte, en un 25 por 100 para los viajeros y en un 10 o un 5 por 100 para las mercancías, según su naturaleza.

Ese aumento temporal ¿podrá ser pronto reducido a menos del 100 por 100? ¿No habrá de sufrir, por el contrario, un nuevo recargo en plazo próximo? Nadie podría contestar. En materia de ferrocarriles, más que en otra alguna, es imposible hacer previsiones serias sobre los precios, en un país sometido al régimen del papel moneda, con emisiones que aumentan sin cesar. La circulación monetaria real es actualmente cuádruple de lo que era antes de la guerra, computando el oro, el papel al descubierto y la moneda divisionaria. No es, pues, de extrañar que los precios hayan aumentado en más del doble; bastante más aún hubieran aumentado si la necesidad de dinero no se encontrase recrudecida por la casi total supresión del crédito a plazo en el comercio y por los hábitos de tesaurización nacidos, como es notorio, de la confusión producida al principio de la guerra por las moratorias, que han privado a una muchedumbre de familias de aquellos recursos con los que tenían el más perfecto derecho a contar. El alza en los precios puede acentuarse todavía en proporciones ilimitadas, si las emisiones de

los billetes de Banco continúan. Una baja notable puede producirse si por medio de empréstitos en renta, que reemplacen a los préstamos hechos por la Banca al Estado, se reduce considerablemente la circulación y se calman las inquietudes producidas por el abuso de emisiones.

Basta conocer un poco las variaciones que en los precios han acompañado invariablemente a la inflación monetaria, en todo tiempo y lugar, para descartar las explicaciones diferentes que se han tratado de dar al alza actual investigada en su conjunto, reserva hecha, claro está, de las explicaciones especiales acerca de las oscilaciones experimentadas por los precios de tal o cual mercancía en su relación con el movimiento medio de los precios de los géneros, salarios y productos de toda especie.

La absoluta imposibilidad de hacer ninguna previsión financiera seria, en asunto alguno, que padecemos tan cruelmente en estos momentos, es la primera de las funestas consecuencias de tal estado de cosas; si éste se agravara, iríamos sin duda a parar a una catástrofe de aquellas que la Historia registra no pocas veces. Las declaraciones recientemente hechas en el Senado demuestran que el Gobierno no desconoce los peligros de la situación. La Banca prestaría un buen servicio al país, obligando a aquél, por medio de una resistencia que se hallaría tan justificada como censurable hubiera sido durante la guerra, a aplicar inmediatamente las medidas enérgicas que prepara.

No hay que dudar que los precios habrán de quedar después de la guerra sensiblemente más elevados que lo estaban antes; la inercia, que retardaba en 1913 el alza moderada que ya en dicha época se encontraba justificada, obrará como freno en sentido inverso para limitar la baja cuando ésta deba producirse. La depreciación persistente de la moneda, manteniéndose en la medida compatible con la reinstauración de una circulación saneada, aliviará el peso de las deudas del pasado, como siempre ha ocurrido, constituyendo así un elemento de salud financiera, sin acarrear los peligros inseparables a la prolongación del curso forzoso. Al contrario, el alza actual no podría mantenerse íntegramente sino en el caso de que ese régimen artificial subsistiera hasta el momento en que llegara la bancarrota, que en tal supuesto sería inevitable. Por esto, importa que la mayor parte de las elevaciones en las tarifas de ferrocarriles conserven un carácter temporal. Desgraciadamente, dando a una parte demasiado importante de los aumentos de salarios una forma permanente, en lugar de considerarlos como indemnizaciones debidas a la carestía de la vida, se preparan terribles conflictos para el día en que se imponga la vuelta a los precios normales, tanto en lo que concierne a la remuneración del trabajo, como al coste de todos los artículos.

En presencia del aumento en el coste de los transportes por ferrocarril, resultante: 1.º, de las alzas permanentes bien justificadas; 2.º, de las temporales; 3.º, de los impuestos, que muy probablemente permanecerán, será imposible prolongar la exoneración de todo impuesto y de todo peaje en las vías navegables, que ha sido mantenida en éstas, mientras que el impuesto en los transportes de mercancías por vía férrea ha sido restablecido en 1918.

Respecto a las mercancías pesadas, cuando el precio de coste em ambas vías aumenta simultáneamente, siendo pequeña en las tarifas de ferrocarriles la parte correspondiente al peaje, para quitar a éstos casi todo el tráfico se requiere que un río ofrezca ventajas tan excepcionales como el Sena. Pero en lo que concierne a las mercancías de un valor medio, para las que el peaje y el impuesto representan una parte notable del precio total por ferrocarril, la navegación arrebatará una fracción considerable de transportes, para los cuales sus mismos defensores reconocen que aquélla no es apta, si se mantiene la desigualdad de régimen que las circunstancias financieras acentúan día por día. El déficit que con los aumentos de tarifas quiere remediarse, tiene todas las probabilidades de reaparecer—por el desplazamiento del tráfico de mercancías hacia las vías fluviales, y del de los viajeros ricos, que cada día usan más el automóvil—si el legislador no se decide a aplicar el mismo régimen a todos los medios de transporte.

El peligro es tanto más serio cuanto que por todas partes se ven brotar proyectos de extensión o de transformación de las vías navegables, que, a pesar del ruido hecho por sus defensores, parecían definitivamente desechados antes de la guerra. Los industriales serios que, reconociendo la inferioridad técnica de la vía fluvial, habían dejado de apoyar ciertos proyectos ruinosos de canales que se pretendía sirvieran sus fábricas, vuelven a mostrarse favorables a los mismos desde que el aumento de tarifas de ferrocarriles hace cada día más ventajoso el privilegio de usar completamente gratis las vías de agua, construídas, mejoradas y entretenidas a expensas de los contribuyentes. Estas vías ocupan el lugar preferente en los grandes programas de obras públicas, en los que también se incluyen proyectos relativos a ferrocarriles y a puertos, respondiendo sólo una pequeña parte de ellos a necesidades serias y urgentes.

Los vastos programas de obras públicas han sido casi siempre tan nefastos como populares: debiendo, necesariamente, satisfacer a todas las regiones, cuando no a todos los distritos, llevan consigo además de obras útiles—y a veces con preferencia a éstas—una multitud de proyectos de los que lo menos que puede decirse es que se hallan desprovistos de todo interés. Imprimen a la industria una impulsión ficticia, bien pronto seguida de paralización inevitable, cuando las obras emprendidas agotan

los medios de que se dispone; la crisis más grave que ha atravesado la industria francesa ha sido la de 1883-86, consecutiva al desarrollo desmesurado de las obras públicas incluídas en el programa de 1879. En ninguna época se desconfiará demasiado de semejantes planes. Y más que nunca hay que prevenirse contra ellos en el momento en que Francia, habiendo perdido dos millones de trabajadores, muertos o mutilados, acabando de gastar una suma quizás equivalente al tercio de sus capitales, debe reconstituir de pies a cabeza sus departamentos más ricos e industriosos, asolados por una barbarie sin nombre. Ciertamente, Alemania debe pagar y pagará; pero lo hará penosa y lentamente, y no ha de ser ella quien nos proporcione los medios de realizar con prontitud tan inmensa tarea, para la que nos faltan lo mismo capitales que hombres. Y es este momento el que una parte de la opinión pública quiere elegir para emprender por todas partes obras de muy dudosa utilidad, como si la guerra hubiese traído a Francia inopinadamente dos millones de trabajadores y cien mil millones de capitales cuyo empleo habría que estudiar.

Mientras ha durado la lucha, todo el mundo repetía que, para reparar los estragos producidos en toda Europa por la guerra, se impondría a los supervivientes de ésta una labor verdaderamente intensiva. Y precisamente el momento de emprender tan sagrada tarea es el que se elige para reducir bruscamente en Francia la jornada de trabajo a ocho horas y para pedir en Inglaterra la de seis horas.

Por lo que se refiere al Ministerio de Obras públicas, en especial, un *rapport* inserto en el *Officiel* evalúa en 2.289 millones los daños que hay que reparar en las vías de comunicación, de los que 1.250 corresponden a los ferrocarriles de interés general, no comprendiéndose en ellos el material, el utillaje y los aprovisionamientos; a esa labor, ya tan considerable, hay que añadir algunos trabajos cuya utilidad se halla reconocida hace mucho tiempo, como el túnel bajo el Canal de la Mancha, la ampliación de las estaciones que la requieren, la electrificación de ciertas líneas, la habilitación de determinados puertos para que respondan a las nuevas necesidades. Sólo la reconstitución de los países devastados constituye un campo de actividad que rebasa con exceso nuestros medios de acción. Nadie puede predecir—con la disminución de la población y de la producción hullera y después de la ruina de tantas industrias—lo que el día de mañana dará de sí el tráfico; sin embargo, todas las previsiones humanas inducen a creer que, una vez terminada la primera fase de la reconstitución, habrá que partir, en todos los elementos de la riqueza pública y del tráfico, de un nivel sensiblemente inferior al de antes de la guerra, para romper la marcha hacia el progreso futuro.

Ciertamente, nosotros creemos en ese progreso, pero a condición de que la legislación y los sindicatos no continúen propagando la idea de que el reposo es a menudo obligatorio y jamás lo es el trabajo; con tal de que no se entorpezcan, desalienten ni contengan las iniciativas individuales; siempre que la dirección del movimiento industrial, agrícola y comercial continúe en manos de aquellos hombres designados como los más capaces por la selección resultante de la competencia; y si, en fin, se hace cesar lo más pronto posible el constante desequilibrio en los precios, inevitable cuando el patrón es un papel moneda cuya masa crece sin cesar.

En particular, respecto a los transportes por ferrocarril, será necesario contrarrestar continuamente ese desequilibrio, mientras dure, adaptando a las variaciones en los precios de coste, los aumentos en las tarifas, del mismo modo que los precios de los transportes militares van a ponerse también en armonía con aquéllos, como consecuencia de haberse aprobado la transacción acordada por fin entre el Estado y las Compañías. También se requerirá igualar las condiciones de las diversas vías de transporte, desde el punto de vista del régimen financiero, de modo que el tráfico vaya a las que, técnicamente y habida cuenta de las condiciones de los transportes, son las más económicas. Por último, habrá que asegurar la ejecución de los trabajos urgentes, sin entorpecerla con otra multitud de obras cuya paralización originaría una grave crisis en el momento próximo en que fuera inevitable ordenarla por imposiciones del presupuesto. Con tales condiciones, las obras públicas y los transportes serán para el país un manantial de riqueza y no una causa de ruina.

CUADROS ANEXOS AL APÉNDICE I AL CAPÍTULO VIII

CUADRO NUM. 149 (XLVII)

Resultados de la explotación del conjunto de seis grandes redes francesas, de 1913 a 1918 (1)

(en millones de francos).

	1913	1914	1915	1916	1917	1918	Diferencia entre 1913 y 1918
Productos.							
Viajeros...	659'6	503'7	371'1	428'0	447'1	581'4	— 78'2
Accesorios, G. V...	234'1	177'9	157'1	192'1	207'2	289'2	+ 55'1
Mercancías, P. V...	1.096'8	777'8	769'3	831'6	852'3	771'0	— 325'8
Varios...	29'3	26'4	36'6	36'0	39'9	38'5	+ 9'2
Transportes militares...	»	191'3	370'8	594'1	646'0	835'5	+ 835'5
TOTAL ...	2.019'8	1.677'1	1.704'9	2.081'8	2.192,5	2.515'6	+ 495'8
Gastos...	1.277'2	1.188'6	1.207'9	1.550'7	1.831'9	2.483'8	+ 1.206'6
Producto neto...	742'6	488'5	497'0	531'1	360'6	31'8	— 710'8
Cargas financieras...	820'0	848'7	868'1	889'9	915'4	965'9	+ 145'9
Déficit...	77'4	360'2	371'1	358'8	554'8	934'1	+ 856'7
Coeficiente de explotación (por 100)...	63'2	70'9	70'8	74'5	83'6	98'7	+ 35,5

(1) *Nota común a los dos cuadros.*—Para hacer comparables las cifras de los diversos ejercicios, he añadido a las cargas financieras de los ferrocarriles del Estado, en 1913 y 1914, las del capital industrial de la antigua red, calculadas conforme a la ley que ha regulado en 1911 su régimen financiero, que no aparecían en las escrituras sino a partir de 1915 y que se elevan a 16.300.000 francos. He comprendido en esas cargas o he deducido de ellas los gastos o los productos, relativamente mínimos, concernientes a diversas participaciones o a cambios de líneas con el Estado. Los productos por transportes militares, hasta 1917, no comprenden más que los 11/12 del precio debido; hallándose retenida, a título de garantía, la última dozava parte. En 1918 ha sido pagado el importe total de dicho ejercicio; la última dozava relativa a los ejercicios anteriores también lo ha sido al propio tiempo, pero no figura en los cuadros; de ahí una divergencia entre las cifras que nuestros cuadros dan para este ejercicio y las que figuran en el *rapport* de la Compañía de Orléans, procedente del hecho de que estas últimas comprenden la última dozava.

CUADRO NÚM. 150 (XLVIII).

Resultados de la explotación de cada una de las seis grandes redes francesas, en 1913 y 1918
(en millones de francos).

LONGITUD MEDIA EXPLOTADA EN 1913........ KMS.	NORD — 3.850		EST — 5.000		ÉTAT — 9.000		ORLÉANS (1) — 7.800		P.-L.-M. — 9.700		MIDI — 4.050	
	1913	1918	1913	1918	1913	1918	1913	1918	1913	1918	1913	1918
Productos.												
Viajeros................	107'2	35'1	83'9	40'0	125'9	139'2	103'2	140'8	188'4	175'7	51'0	50'6
Accesorios. G. V.........	31'0	18'0	27'9	18'8	38'9	58'6	41'6	67'6	80'3	108'0	14'4	18'4
Mercancías, P. V..	193'6	63'1	187'8	60'0	150'7	145'8	163'1	138'0	319'8	282'6	82'0	81'5
Varios..................	4'4	7'8	5'2	7'0	7'0	8'0	1'9	6'0	7'8	3'7	3'0	6'0
Transportes militares (1).	»	164'2	»	186'7	»	102'0	»	144'4	»	210'0	»	28'2
TOTAL.........	336'2	288'2	304'6	312'5	322'5	453'6	309'8	496'8	596'3	780'0	150'4	184'5
Gastos.................	206'1	324'5	187'4	304'5	276'7	560'0	183'5	435'0	339'7	699'8	83'8	160'0
Producto neto.........	130'1	— 36'3	117'2	8'0	45'8	— 106'4	126'3	61'8	256'6	80'2	66'6	24'5
Cargas financieras (1).	121'8	159'0	109'9	123'5	128'9	162'0	143'8	156'4	248'1	292'2	67'5	72'8
Excedente o déficit....	+ 8'3	— 195'3	+ 7'3	— 115'5	— 83'1	— 268'4	— 17'5	— 94'6	+ 8'5	— 212'0	— 0'9	— 48'3
Coeficiente de explotación (por 100).........	61'3	112'6	61'5	97'5	85'8	123'5	59'2	87'6	57'0	89'8	55'7	92'2
TOTAL DE LOS CINCO AÑOS (1914-1918):												
Déficits..............	578'8		380'9		858'5		211'9		403'3		145'6	
Productos por transportes militares........	523'3		550'0		349'9		451'0		668'1		95'4	

(1) Véase la nota del cuadro anterior.

Apéndice II

Algunos datos estadísticos (1).

(1) Ténganse en cuenta al examinar estos cuadros, además de sus notas especiales, las observaciones sobre Estadística hechas en las Advertencias generales y en la Introducción del presente Título.

CUADRO NÚM. 151 (XLIX)

Desarrollo de los ferrocarriles franceses desde su origen hasta 1848, y comparación con otros países.

FRANCIA	1842	1843	1844	1845	1846	1847	KILÓMETROS EN EXPLOTACIÓN EN LOS PAÍSES QUE SE INDICAN, A FINES DE 1845: Países.	Kms.
Longitud de las líneas concedidas (kilómetros)	974	»	»	»	»	4.133	Inglaterra, Escocia e Irlanda.	4.082
Longitud de las líneas en explotación (kilómetros)	665	»	»	»	»	1.921	Alemania	2.143
							Austria-Hungría	1.058
Número de kilómetros terminados en el año	27	229	10	52	455	510	Bélgica	577
							Estados Unidos	6.000 (1)

(1) Esta cifra se ha redondeado en menos.

CUADRO NÚM. 152 (L)

Cuadro presentado a las Cámaras en 1846, con la situación de los gastos por ferrocarriles a cargo de las Compañías y del Estado.

	LONGITUD	GASTOS	CONTINGENTE: DE LAS COMPAÑÍAS	CONTINGENTE: DEL ESTADO
I. FERROCARRILES TERMINADOS O EN CONSTRRUCCIÓN	Kilómetros.	Francos.	Francos.	Francos.
Ferrocarriles de París a Bélgica, a Strasburgo, a Lyon, a Orleans, a Saint-Germain, a Versalles, a Rouen; de Creil a Saint-Quentin; de Fampoux a Hazebrouck; de Metz a Saarbrück; de Avignon a Marsella; de Orleans a Burdeos; de Orleans a Chateauroux; de Versalles a Chartres; de Rouen al Havre; de Strasburgo a Basilea; de Montpellier a Nimes; de Amiens a Boulogne; de Montereau a Troyes; de Montpellier a Cette	3.889	1.279.000.000	979.000.000	300.000.000
II. FERROCARRILES CONCEDIDOS, NO CONSTRUÍDOS AÚN				
De Lyon a Avignon; de Aix a Marsella; de Corbeil a Melun	368	126.000.000	126.000.000	»
III. FERROCARRILES PROPUESTOS EN LA LEGISLATURA DE 1846				
De Burdeos a Cette y a Bayona; de Dijon a Mulhouse; de Dole a Salins; de Saint-Dizier a Gray; de Chartres a Rennes; de Caen a París; de Chateauroux a Limoges; de Bec d'Allier a Clermont	2.216	705.000.000	555.000.000	150.000.000
TOTALES	6.473	2.110.000.000	1.660.000.000	450.000.000
Pagado ya de estas cantidades			438.000.000	182.000.000
Diferencia			1.222.000.000	268.000.000

CUADRO NÚM. 153 (LI)

Situación de los ferrocarriles franceses de interés general en 1848 (en explotación).

COMPAÑÍAS	LONGITUD	Gastos de establecimiento por kilómetro.	Productos por kilómetro.	Coeficiente de explotación.	Producto neto por kilómetro.	Cotización de las acciones.
	Kilómetros.	*Francos.*	*Francos.*	*Por 100.*	*Francos.*	*Francos.*
París a Orleans	133	413.533	79.353	38	49.201	1.200
París a Rouen	137	437.956	72.176	42	41.886	900
Strasburgo a Basilea	140	321.428	17.122	70	5.137	160
Ferrocarril del Norte	338	353.060	45.858	40	27.508	540

CUADRO NÚM. 154 (LII).

Situación de las seis grandes

				NORTE
1.° Longitud concedida:	Red antigua		Kms.	1.174
	Red moderna		»	650
	Total		»	1.824
2.° Gastos de primer establecimiento:	Red antigua	Número de acciones		525.000
		Capital-acciones	Francos	231.875.000
		Capital-obligaciones	»	308.125.000
		Total	»	540.000.000
	Red moderna	Capital-obligaciones	»	200.000 000
		Total	»	740.000.000
	Obras complementarias	Red antigua	»	60.000.000
		Red moderna	»	»
Total de los gastos de primer establecimiento y de las obras complementarias			»	800.000.000
3.° Producto reservado a la antigua red:	Capital-acciones	Por acción	»	50
		En total	»	26.250.000
	Capital-obligaciones	Red antigua	»	16 946.875
		Red moderna	»	1.700.000
		Total del producto reservado	»	44.896.875
		O sea, por kilómetro	»	38.240
	A sumar eventualmente por obras complementarias	Red antigua	»	3.300.000
		Red moderna	»	»
Total del producto reservado, incluyendo las obras complementarias			»	48.196.875
4.° Garantía de la red moderna:	Gastos de establecimiento		»	9.300.000
	Obras complementarias		»	»
	Total de la garantía		»	9 300 000

Compañías, al final del ejercicio 1868-69.

ESTE	OESTE	ORLEANS	P. L. M.	MEDIODIA	TOTAL
994	900	2.020	4.345	798	10.231
2.123	1.994	2.340	1.756	1.771	10.634
3.117	2.894	4.360	6.101	2.569	20.865
584.000	**300.000**	**600 000**	**800.000**	**250.000**	**3.059.000**
292.000.000	150.000.000	300 000.000	345.000 000	146.300 000	1.465.175 000
33.000.000	275.000.000	214 000 000	1.679.000.000	148.700 000	2.656.825.000
325.000.000	425.000 000	514.000.000	2.024.000.000	295.000 000	4.123.000.000
865.000.000	719 000.000	832.000.000	630.000.000	456.000.000	3.702 000.000
1.190.000.000	1.144.000.000	1.346.000.000	2 654.000 000	751.000.000	7.825.000.000
40.000.000	»	»	96.000.000	30.000.000	226.000.000
»	124.000.000	22.000 000	7.000 000	»	153.000.000
1.230.000.000	1.268.000.000	1.368.000.000	2.757.000.000	781.000.000	8.204.000.000
30	30	51'80	47	35	»
17.520.000	9.000.000	31.080 000	37.600.000	8.750.000	130.200.000
1.897.500	15.400.000	12.305.000	93.992.500	8.550.000	149.091 875
9 515 000	7.909 000	9.152.000	6 930.000	5.016.000	40.222.000
28.932.500	32.309.000	52 537.000	138.522.500	22.316.000	319.513.875
29.100	35 900	26.000	31.900	28.010	»
2.300 000	»	»	5.520.000	1.725.000	12.845.000
»	1.364.000	242 000	»	»	1.606 000
31.232.500	33.673.000	52.779.000	144.042 500	24 041 000	333.964.875
40.222 500	33.433 500	38.688.000	29.295.000	21.204 000	172.143.000
»	5.766.000	1.023.000	325.500	»	7.114.500
40.222.500	39 199.500	39.711.000	29.620.500	21.204.000	179.257.500

CUADRO NÚM. 155 (LIII)

Productos necesarios en cada Compañía, conforme a las Convenciones de 1868, para que no sea necesaria la garantía del Estado.

COMPAÑIAS	Longitud — Kilómetros	Producto reservado — Francos	Compromisos de garantía — Francos	Obras complementarias (1) — Francos	Máximum de producto neto — Francos	Por kilómetro — Francos
Norte	1.824	44.896.875	9 300 000	3.300.000	57.496.875	31.522
Este	3.117	28.932 500	40.222.500	2.300 000	71 455.000	22.924
Oeste	2.894	32.309.000	33.433.500	7.130.000	72.872.500	25.181
Orleans	4.360	52 537 000	38 688 000	1 265.000	92.490 000	21.213
P. L. M.	6 101	138.522.500	29.295.000	5 845 500	173.663 000	28.465
Mediodía	2.569	22.316.000	21.204.000	1.725 000	45.245.000	17.612
Ródano al Mont Cenis	144	»	5.195.886	»	5.195 886	36 082
Totales	21.009	319.513.875	177.338.886	21.565.500	518.418.261	»

(1) Producto reservado y garantía.

CUADRO NUM. 156 (LIV)

Situación de los ferrocarriles franceses al fin del Segundo Imperio y en 1876.

	31 Diciembre 1869 — Kilómetros	31 Diciembre 1876 — Kilómetros	AUMENTO — Kilómetros
EN EXPLOTACIÓN:			
Ferrocarriles de interés general	16.938	20.300	3.362
Ferrocarriles de interés local	173	2.147	1.974
Ferrocarriles industriales	193	229	36
Total	17.304	22.676	5.372
EN CONSTRUCCIÓN O APROBADOS:			
Ferrocarriles de interés general	7.490	9.281	1 791
Ferrocarriles de interés local	1.390	2.446	1.056
Ferrocarriles industriales	46	123	77
Total	8.926	11.850	2.924
Total general	26.230	34.526	8.296

CUADRO NUM. 157 (LV)

Comparación de los resultados de la explotación de las líneas de interés general en 1869 y 1876.

	31 Diciembre 1869	31 Diciembre 1876
Viajeros sin determinación de distancias	111.163.584	136.987.618
Viajeros a un kilómetro	4.107.561 268	4.961.810.659
Producto del viajero (sin contar el impuesto) ... Francos	223 069 660	256 726.603
Toneladas sin determinación de distancias	44 013.433	61.836.949
Toneladas kilométricas	6.270.952.628	8.325.500.547
Productos por pequeña velocidad ... Francos	386.776.832	503.553.263
Productos por gran velocidad y varios ... »	94.753 202	126.521.121
Productos totales (sin contar el impuesto) ... »	704.599.694	886.800.987
Producto neto total ... »	384.850.534	432 197 422

CUADRO NUM. 158 (LVI)

Promedio de la cotización de las acciones y de las obligaciones al 3 por 100 de las grandes Compañías de ferrocarriles, durante los años de 1869 y 1876.

COMPAÑIAS	1869		1876	
	Acciones — Francos	Obligaciones al 3 por 100 — Francos	Acciones — Francos	Obligaciones al 3 por 100 — Francos
Norte	1.115	338	1.246	324
Este	584	332	603	319
Oeste	590	330	655	320
Orleans	942	334	1.725	323
París-Lyon-Mediterráneo	954	334	988	323
Mediodía	618	328	753	320

CUADRO NÚM. 159 (LVII)

Aumento de la red francesa, conforme a los proyectos de 1879.

	1878			1879		
	En explotación — Kilómetros	En construcción o aprobados — Kilómetros	TOTAL — Kilómetros	En explotación — Kilómetros	En construcción o aprobados — Kilómetros	TOTAL — Kilómetros
Líneas de interés general	22.139	8.454	30.593	22.756	17.339	40.095
Líneas de interés local	2.068	2.392	4.460	2.159	1.713	3.872
Ferrocarriles industriales	249	120	369	263	106	369
Total	24.456	10.966	35.422	25.178	19.158	44.336

CUADRO NUM. 160 (LVIII)

Resultados de la explotación de la RED ANTGIUA de las seis grandes Compañías de 1865 a 1882, ambos inclusive.

AÑOS	Longitud media explotada durante el año — Kilómetros	Productos brutos totales — Francos	Gastos de explotación — Francos	PRODUCTOS NETOS Totales — Francos	PRODUCTOS NETOS Por kilómetro — Francos
1865	7.496	455.029.000	192.077.000	262.952.000	35 079
1866	7.508	473.576.000	198.073.000	275.503.000	36.695
1867	7.509	504.804.000	212.974.000	291.830.000	38 864
1868	7.824	510.931.000	218 054.000	292.877.000	37.433
1869	8.325	559.002.000	230.234.000	328.768.000	35.257
1870	8.543	497.727.000	221.967.000	275.760 000	32 279
1871	8.307	554 962 000	233 139 000	321.823.000	38.741
1872	9.090	613 647.000	275 963.000	337.664.000	37 149
1873	9.171	640 593.000	297.090.000	343.503.000	37.459
1874	9.205	624.424.000	285 793.000	338 631.000	36.788
1875	9 250	652.186.000	293 994.000	358.192.000	38.723
1876	9.423	665.865.000	297.925 000	367 940 000	39 047
1877	9.579	646 902.000	294.169.000	352.733.000	36.823
1878	9 650	694.715.000	305.016.000	389 699.000	40.383
1879	9.706	691.674.000	309 826.000	381.848.000	39.342
1880	9.916	775.829.000	340.453.000	435.376.000	43 906
1881	10.163	809.730.000	350.191.000	459.539.000	45.216
1882	10.302	812.897.000	369 400 000	443.497.000	43.049

CUADRO NUM. 161 (LIX)

Resultados de la explotación de la RED MODERNA de las seis grandes Compañías de 1865 a 1882, ambos inclusive.

AÑOS	Longitud media explotada durante el año — Kilómetros	Productos brutos totales — Francos	Gastos de explotación — Francos	PRODUCTOS NETOS Totales — Francos	PRODUCTOS NETOS Por kilómetro — Francos
1865	5.459	115 406.000	71.860.000	43.546.000	7.977
1866	6.177	131.045.000	76 811 000	54.234 000	8.780
1867	7.126	151.127.000	91 830.000	59.297 000	8.321
1868	7.514	162.529 000	101.435.000	61.094.000	8.131
1869	6.533	132.249 000	81.668.000	50 581 000	7.742
1870	6.347	123.730 000	82.694 000	41.036 000	6.465
1871	6.483	144.553 000	88 784 000	55.769.000	8.602
1872	7 380	157.223.000	107.194 000	50 029.000	6.779
1873	7 805	169.075 000	122.451.000	46.624 000	5 974
1874	8.111	168.380.000	121 352.000	47.028.000	5.798
1875	8.327	180 005.000	123.248.000	56.757.000	6.816
1876	8.573	186 838.000	131.776.000	55 062.000	6.422
1877	8.826	184.070.000	133 334.000	50.737.000	5.748
1878	9.374	195.725 000	140.252.000	55.473.000	5.918
1879	9 000	207.500.000	151.581.000	55.919 000	5.706
1880	10.095	232.185.000	160 201.000	71.984.000	7.131
1881	10.292	240.663.000	165.245.000	75.418 000	7.328
1882	10.413	247.172.000	535.535.000	77.637.000	7.455

CUADRO NÚM. 162 (LX)

Longitud y gastos de establecimiento de los ferrocarriles franceses en 31 de diciembre de 1882.

DESIGNACIÓN DE LAS LÍNEAS	LONGITUD				GASTOS DE PRIMER ESTABLECIMIENTO				
	En explotación	En construcción o aprobada	Concedida a título eventual	TOTAL	SUBVENCIÓN DEL ESTADO (1)		GASTOS DE PRIMER ESTABLECIMIENTO		
					TOTAL	Por kilómetro	TOTAL	Por kilómetro	Carga al 5,50 por 100 (2)
	Km.	Km.	Km.	Km.	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Interés general:									
Red antigua: Norte	1.358	5	»	1.363	8 129 000	5.990	793.013.000	584.387	34.616 000
Red antigua: Este	601	1	»	602	100.498.153	166.940	238.077.000	395.477	13.094 235
Red antigua: Oeste	900	»	»	900	102.982.049	114.424	538 449.641	598.277	29 614.730
Red antigua: Orleans	2.017	»	»	2.017	232.614.009	115.155	549 330 534	271.946	30 213 179
Red antigua: P. L. M.	4 750	416	»	5.166	333.892.000	70.000	2.375 735.000	498.300	130.665.000
Red antigua: Mediodía	820	60	»	880	51.500.000	62.728	347.809.801	423 641	19.129 539
Total	10 446	482	»	10.928	829.615.202	79.253	4.842.414.976	462.952	266.332.683
Red moderna: Norte	711	83	»	794	15.116.000	23.043	212.824.000	324.427	11.705.000
Red moderna: Este	2 210	331	16	2.557	60.690.000	29.562	814.941.000	396.951	44.821.755
Red moderna: Oeste	2.247	89	»	2 336	189.881.000	95.036	613.918.809	307.266	33.765.535
Red moderna: Orleans	2.342	»	»	2.342	124.930.000	53.343	814.935.000	347.965	44.821 425
Red moderna: P. L. M.	1.720	223	20	1.963	119 453.000	75.800	570.656.000	362.100	31.386.000
Red moderna: Mediodía	1.518	507	95	2.201	163 339.000	105.995	420.549.533	266.394	23.130.224
Total	10.748	1 233	131	12.112	673.409 000	66.421	3.447.824.342	339.152	189.629.939
Red antigua y moderna: Norte	2 069	88	»	2.157	23.245.000	11.547	1.005.837.000	499.670	55.321.000
Red antigua y moderna: Este	2.811	332	16	3 159	161.188.153	60.711	1.053.018.000	396.617	57.915.990
Red antigua y moderna: Oeste	3.147	89	»	3 236	292.863.049	101.057	1 152 368.450	397.642	63 380.365
Red antigua y moderna: Orleans	4.359	»	»	4.359	357.544.000	81.968	1.364 265.534	312.761	75.034 604
Red antigua y moderna: P. L. M.	6.470	639	20	7.129	453 345 000	75 500	2 946.391.000	464.400	162.051.000
Red antigua y moderna: Mediodía	2.338	567	95	3.000	214 839.000	90.956	768 359.334	325 400	42.259.763
Total	21.194	1.715	131	23.040	1.503.024.202	72.842	8.290.239 318	401.775	455.962.622
Petite Ceinture	17	»	»	17					
Grande Ceinture	68	25	»	93					
19 líneas pequeñas explotadas	1.041	85	12	1.139	40.045.210	33.539	303 748.872	258.070	16.706.188
2 líneas pequeñas concedidas	»	44	»	44					
Total líneas concedidas	22.320	1.870	143	24.333	1.543.069.412	63.415	8.593.988.190	385.035	472 668.810
Red del Estado	2.084	583	3	2.670	101.867.715	48.881	415.417.415	199 337	18.693.784
Líneas no concedidas pero declaradas de utilidad pública	1.932	7.814	»	9.746	451.925.000	233.900	»	»	»
Líneas en estudio	»	4.129	»	4 129	»	»	»	»	»
Total líneas interés gral.	26.336	14.396	146	40 878	»	»	»	»	»
Líneas de interés local	2 312	1.264	»	3.576	»	»	»	»	»
F. C. industriales	246	62	»	308	»	»	»	»	»
Total general	28.894	15.722 (3)	146	44.762	»	»	»	»	»

(1) En dinero o en obras.

(2) Evaluada en el 4,50 por 100 en la red del Estado.

(3) De ellos, 5.793 en construcción.

CUADRO NÚM. 163 (LXI)

Gastos de explotación de las líneas de interés general en el año 1882.

DESIGNACIÓN DE LAS REDES		Longitud media — Km.	GASTOS — TOTALES — Productos — Francos	GASTOS — TOTALES — Gastos — Francos	GASTOS — TOTALES — Producto neto — Francos	GASTOS — POR KILÓMETRO — Productos — Francos	GASTOS — POR KILÓMETRO — Gastos — Fs.	GASTOS — POR KILÓMETRO — Producto neto — Fs.	Coeficiente de explotación %	COMPARACIÓN CON LA CARGA DE CAPITAL DE ESTABLECIMIENTO — Aumento — Francos	COMPARACIÓN CON LA CARGA DE CAPITAL DE ESTABLECIMIENTO — Déficit — Francos
1		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Red antigua	Norte....	1.355	140.913.000	65.097 000	75.816.000	103 841	47.971	55.870	46'2	32.200.000	»
	Este.....	601	56.420.010	28.863.849	27.556.161	93.721	47.947	45.774	51'2	14 461.926	»
	Oeste....	900	89.434.994	40.827.731	48.607.263	99.372	45.304	54.068	45'6	18.992.533	»
	Orleans.	2.017	124.615 239	48 583.844	76.031.395	61.691	24.051	37.640	39'0	45.818 216	»
	P. L. M..	4.628	311.527.500	138.748.500	172.479.000	67.200	30.000	37.200	45'0	41.814.000	»
	Mediodía	801	67.201.351	26 598 834	40.602.517	83.688	33.124	50 564	39'6	21 472.978	»
	Total....	10.302	789.812.094	348.719.758	441.092.336	75.450	33.313	42.137	45'5	174.759.653	»
Red moderna	Norte. ..	722	18.697.000	11 459.000	7.238 000	28 502	17.468	11.034	61'1	»	4.467.000
	Este.....	2.066	73 523.661	46.375.535	27.147.126	35.813	22 590	13 223	63'1	»	17.674.629
	Oeste....	2.189	44.958.344	35 061.965	1.896.379	22 502	17.549	4.953	78'0	»	23.869.156
	Orleans..	2.342	52.399.815	30.278 037	22.121.778	22.374	12.928	9.446	57'8	»	22.699.647
	P. L. M..	1.576	24.426 800	19.825 400	4.601.400	15.500	12.600	2.900	81'0	»	26.784.600
	Mediodía	1.518	28.922.750	20.646.833	8.275.917	18.769	13.398	5.371	71'4	»	14.854.307
	Total....	10.413	242.928.370	163.647.770	79.280.600	23.896	16.097	7.799	67'4	»	110.349.339
Red antigua y moderna	Norte. ..	2.177	159.610.000	76.556.000	83 054.000	79.290	38.031	41.259	48'0	27.733.000	»
	Este.....	2.667	129 943.671	75.240.384	54 703 287	43.943	28.339	20.604	57'9	»	3 212.708
	Oeste....	3.089	134.393.338	75.889 696	48.503.642	46.375	26.187	20.188	56'5	»	4.876.623
	Orleans..	4.359	177.015.054	75.861.881	78.153.173	40 581	18 079	22 502	44'6	23.118.569	»
	P. L. M..	6 204	335.654.300	158.573.900	177.080 400	54.100	25.600	28.500	47'0	15.029.400	»
	Mediodía	2.319	96.124 101	47.245.667	48.878.434	41.009	20.156	20.853	49'2	6.618.671	»
	Total....	20.715	1.032.740.464	512.367.528	520.372.936	50.050	24.831	25.219	49'6	64.410.314	»
Cintura.......		1.194	25.575.889	15 678.573	9.897.316	22.278	13.657	8.621	61'3	»	6.808.872
	Total....	21.909	1.058.316.353	528.046.101	530.270.252	48.955	24.426	24.529	49'9	57.601.442	»
Red del Estado		2.047	21.306.258	18.393.249	2.913.009	10.418	8 994	1 424	86'3	»	15.780.775
Total general.		23.956	1.079.622.611	546.439.350	533.183.261	45.654	23.107	22.547	50'6	41.820.667	»

CUADRO NÚM. 164 (LXII)

Cantidades transferidas por la red antigua de 1864 a 1883

AÑOS	Norte — Francos	Este — Francos	Oeste — Francos	Orleans — Francos	P. L. M. — Francos	Mediodía — Francos	Total — Francos
1864	—	2.019.742	—	—	—	—	2.019.742
1865	1.057.647	3.262.008	1.185.263	5.177.244	7.289.498	1.133.990	19.105.650
1866	790.314	4 086.730	1.489.653	6.283.085	16.369.096	2.948.269	31.967.147
1867	935.371	6.689.984	2.308.524	7.309.460	24.153.598	3.462.716	44 859.663
1868	3.707.580	4.161.253	1.346.887	2.217.750	24.988.840	3.399.686	39.821.653
1869	2.871.664	6 897.691	1.502.449	8.035.811	8.317.818	2.213.714	29.839.147
1870	631.197	(1) —	(2) —	213.945	8.697.823	453.398	9.996.363
1871	2.648.349	3.253.775	2.121.580	7.928.272	13.291.784	8.602.099	37.845.859
1872	5.091.349	9 973.041	2.271.660	9.478.685	13 996.730	3.906.644	44.718.109
1873	5.281.189	9.936.084	825.684	3.691.174	17.379.871	6.918.147	44.032.149
1874	4.868.821	4.996 560	640.580	3.688.072	16.736.387	7.071.966	38.002.386
1875	3 972.565	6 949.049	3.154.055	11.489.668	17.743.072	6.680.551	49.988.960
1876	3.554.397	4 179.688	5.436.684	12.256.376	22.183.631	6.401.173	54.011.949
1877	4.308.163	3.203.157	2.731.101	9.823.800	22.145.072	5.799.631	48.010.924
1878	3.659.289	6 174 564	8.806.098	17.317.328	21.701.185	7.121.471	64.779.935
1879	2.835.486	3.186.294	6.462.263	13.837.946	24.123.840	9.528.540	59.974.369
1880	4.575.907	8.583.841	10.629.711	21.693.386	22.494.501	17.062.442	85.039.788
1881	4.190.079	11.664.514	13.412.273	26.497.615	28.712.554	18.172.873	102.649.908
1882	3.827.327	10 523.779	15.528.757	25.354.739	24.276.301	16.298.245	95.809.139
1883	1.712.000	300.000	1.864.000	22.815.000	19.868.000	15.445.000	62.004.000

(1) Insuficiencia de la red antigua: 4 899.729 francos.
(2) Insuficiencia de la red antigua: 3.642.617 francos.

CUADRO NÚM. 165 (LXIII)

Déficit de la nueva red de 1862 a 1883

COMPAÑIAS	Déficit total — Francos	Cantidad transferida por la red antigua		Anticipos de garantía por el Estado	
		Totales — Francos	%	Totales — Francos	%
Norte	60.519.000	60.519.000	100'0	»	»
Este	223.867.000	110.042.000	49'1	113.825.000	50'9
Oeste	271.586.000	81 777 000	30'1	189.809.000	69'9
Orleans	382.263.000	215.609.000	56'4	166.654.000	43'6
P. L. M	354.469 000	354.469.000	100'0	»	»
Mediodía	179.200.000	142.621.000	79'6	36.579.000	20'4
Total	1.471.904.000	965.037.000	65'5	506.867.000	34'5

CUADRO NÚM. 166 (LXIV)

Nueva distribución de la red francesa en 1.º de Enero de 1884.

COMPAÑÍAS	Longitud concedida en 1882 — Km.	Crecimiento a consecuencia de las convenciones de 1883: Nuevas concesiones: A título definitivo — Km.	A título eventual — Km.	Líneas no designadas — Km.	Líneas permutadas — Km.	Total — Km.	Longitud con arreglo a la convención de 1883 — Km.	Aportación de las Compañías: Para la construcción de nuevas líneas — Francos	Para la terminación: De las líneas concedidas — Francos	De las líneas cedidas — Francos	Total — Francos
Norte......	2.157	201	63	»	161	425	2.582	90.000.000	7.000.000	4.000.000	101.000.000
Este.......	3.159	592	197	250	705	1.744	4.903	26.000.000	26.000.000	18.000.000	70.000.000
Oeste......	3.236	1.211	210	250	870	2.541	5.777	41.000.000	41.000.000	22.000.000	104.000.000
Orleans....	4.359	1.905	120	400	687	3 112	7.471	94.000.000	61.000.000	16.000.000	171.000.000
P. L. M. (1)	7.129	1.129	220	645	89	2.083	9.212	49.000.000	49.000.000	2.000.000	100.000.000
Mediodía..	3.000	842	173	200	60	1.275	4.275	30.000.000	30.000.000	1.000.000	61.000.000
TOTAL..	23.040	5.880	983	1.745	2.572	11.180	34.220	330.000.000	214.000.000	63.000.000	607.000.000

(1) Comprendida la línea del Ródano al Mont-Cenis (144 kilómetros).

CUADRO NÚM. 167 (LXV)

Longitud total de la red francesa en 31 de Diciembre de 1882

	Grandes Compañías — Kilómetros	Ciutura — Kilómetros	Compañías pequeñas — Kilómetros	Red del Estado — Kilómetros	Total — Kilómetros
En explotación........................	21.194	85	1.041	2.084	24.404
En construcción........................	1 381	25	81	586	2.599
Aprobados........................	465	--	61		
TOTAL....................	23.040	110	1.183	2.670	27.003

CUADRO NÚM. 168 (LXVI)

Situación de la deuda de garantía en 31 de Diciembre de 1882

CUENTA CORRIENTE DE LA GARANTÍA A FINES DE 1882		Este — Francos	Oeste — Francos	Orleans — Francos	Mediodía — Francos	Ródano al Mont-Cenis — Francos	Total — Francos
Anticipos de la garantía del Estado......	Capital...	115.239.292	186.661.401	173.212.168	40.403.449	27.737.634	543.253 944
	Intereses.	41.190 224	51.544.473	63.817.811	11.832.645	8 269.652	176.654.805
	Total....	156.429.516	238.205.874	237.029.979	52.236.094	36.007.286	719.908.749
Reembolsos parciales efectuados.........	Capital...	307.390	2.652.113	6.558.640	3.824.582	410.476	13.753.201
	Intereses.	4.378.756	658.285	16.587.129	10.936.838	185.737	32.746.745
	Total....	4.686.146	3.310.398	23.145 769	14.761.420	596.213	46.499.946
Importe de la deuda de garantía a fin de 1882.	Capital..	114.931.902	184.009.288	166.653.528	36.578.867	27.327.158	529.500.743
	Intereses.	36.811.468	50.886.188	47.230.682	895 807	8 083 915	143.908.060
	Total....	151.743.370	234.895.476	213.884.210	37.474.674	35.411.073	673.408.803

CUADRO NÚM. 169 (LXVII)

Insuficiencias de los productos de la explotación de 1863 a 1882

AÑOS 1	Este — Francos 2	Oeste — Francos 3	Orleans — Francos 4	Mediodía — Francos 5	Total — Francos 6	Ródano al Mont-Cenis — Francos 7	Total — Francos 8	Evaluación conforme a la exposición de motivos de la ley de 11 de Julio de 1866 — Francos 9
1863	»	»	»	»	»	1.492.958	1 492.958	»
1864	13.958.183	»	»	»	13.958.183	1.409.699	15.367.882	»
1865	11.613.475	4.901 563	8.866.949	2.115.643	27.497 630	1.169.673	28.667.303	»
1866	9 633.578	4 944.361	8.196.256	266.802	23 040.997	1.283.178	24.324 175	»
1867	8.814.340	4.592.652	7.044.248	»	20.451.240	1.722.059	22.173 299	31.000.000
1868	9.757.639	5.817.043	13.243 937	»	28.818.619	2.499.072	31 317.691	31.000.000
1869	4.624.116	5.454.803	11.282 359	899.334	22.260.612	2.835.306	25.095 918	26.000.000
1870	21.918.439	9.890 933	18.725.806	9.416 012	59.951.190	1.989.067	61.940.257	26.000.000
1871	10.239.425	8.002.445	7.710.144	»	25.952.014	1.860.979	27 812 993	41.000.000
1872	1.784.847	12.588.117	9.973.645	5.602.359	29 948.968	1.094.827	31 043.795	41 000.000
1873	5.470 041	16.342.015	15.554.108	2 317.024	39.683.188	1.450 681	41.133.869	43.000 000
1874	11.161.433	18.577.993	17.430 102	2 193.354	49.362 882	1.889.432	51.252.314	42.000 000
1875	7.192.609	15 592.712	7.438 725	4 336.925	34.5 0.971	1 516.295	36.077.266	37.000.000
1876	10.031 624	13.403.356	11 048.987	3.341.784	37.825.751	1.841.733	39.667.484	32.000 000
1877	13.646.626	16.751.874	13 888.261	4.335.025	48.621.786	1.399 289	50.021 075	28.000.000
1878	6.447.055	13.209 005	6.877.500	2.857 324	29 390.884	1.287 357	30.678.241	25.000.000
1879	11.816.561	17.735.557	10.242.320	2.750.266	42.544 704	2.021.671	44 566 375	21.000.000
1880	»	14.124.598	»	»	14.124.598	2.489 372	16.613 970	17.000.000
1881	»	10.700.112	»	»	10.700.112	3.044.442	13.744.554	14.000.000
1882	»	7.706.910	»	»	.7.706.910	1.218.071	8.924.981	11.000.000
Total.	158.109.991	200.336.049	167.523.347	40.431.852	566.401 239	35.515.161	601.916.400	466.000.000
							para 1883	6.000.000
							» 1884	1.000.000

CUADRO NUM. 170 (LXVIII)

Resultados de la explotación de la red del Oeste después del rescate

		Ejercicio de 1912	Ejercicio de 1913	Diferencia con respecto a 1912
Longitud media explotada............	Km.	6.023	6 037	+ 14
Resultados de la explotación:				
Productos............................	Francos.	244.403.198'17	252.338.064'19	+ 7.934.866'02
Gastos................................	»	216.671.819'77	214.913.592'93	— 1.758.226'84
Producto neto........................	»	27.731.378'40	37.424.471'26	+ 9.693.092'86
Coeficiente de explotación........	%	88'65	85'17	— 3'48
Cargas del capital:				
Gastos................................	Francos.	119.421.854'39	130.780.089'67	+ 11.358.235'28
Productos............................	»	14.911.183'90	16.919.157'67	+ 2.007.973'77
Cargas netas........................	»	104.510.670'49	113.860.932'00	+ 9.350.261'51
Insuficiencia de los productos de la explotación:				
Insuficiencia de los productos de las líneas en explotación parcial, reembolsada por cuenta de los gastos extraordinarios (2.ª sección del presupuesto anexo).....................	Francos.	763.674'98	979.024'83	+ 215.349'85
Insuficiencia cubierta por el presupuesto del Ministerio de Obras Públicas..	»	76.015.617'11	75.457.435'91	— 558.181'20
TOTAL DE LA INSUFICIENCIA. ...	»	76.779.292'09	76.436.460'74	— 342 831'35

APÉNDICES AL TÍTULO SEXTO

Apéndice I al Título Sexto

Breves indicaciones sobre los ferrocarriles de distintos países [1]

(1) En la página XXXVIII del Tomo IV, y, en general, en las tres primeras partes de la Introducción al presente Título, se hacen oportunas indicaciones que nos dispensan de todo preámbulo en éste y en el siguiente Apéndice.

I.—RUSIA (1)

HISTORIA Y DESARROLLO DE LA RED.—La primera línea de ferrocarril construída en Rusia (1838) fué una suburbana, de San Petersburgo a Tzarskoïe-Selo y Pavlosk (25 verstas), exclusivamente destinada al transporte de viajeros y concedida a una Sociedad privada. En 1842, en que ya Europa contaba con varios miles de kilómetros de ferrocarriles en explotación, el Emperador Nicolás I se decidió, por un Ukase de 1.° de Febrero, a ordenar la construcción de una línea de San Petersburgo a Moscou —llamada Ferrocarril de Nicolás— prescribiéndose que su establecimiento se haría a expensas de la Corona «con objeto de conservarla siempre en manos del Gobierno y con fines de interés general». Dicha línea, de una longitud total de 610 verstas (651 kilómetros), comenzada en 1843, no se abrió definitivamente al servicio hasta 1.° de Noviembre de 1851. Los primeros resultados de la explotación fueron poco favorables. La línea fué traspasada en 1888 a la «Gran Compañía de los Ferrocarriles rusos», y después, en 1894, rescatada por el Estado, al mismo tiempo que el resto de la red de la expresada Sociedad.

Igualmente, en 1842, el Gobierno del Reino de Polonia, en vista de lo infructuoso de sus requerimientos a la iniciativa privada, emprendió la construcción de una línea de Varsovia a la frontera austriaca, que se abrió a la explotación de 1845 a 1848, siendo concedida en 1857 a la «Compañía del Ferrocarril Varsovia-Viena». Esta Compañía ha sido rescatada por el Estado en 1.° de Enero de 1912.

Los cambios experimentados en el régimen de las primeras líneas construídas reflejan claramente las tendencias sucesivas que han dominado en lo relativo al establecimiento y explotación de los ferrocarriles rusos. Hasta la guerra de Crimea, las líneas se construyen y explotan por el Estado; pero de 1857 a 1881, el Estado no construye ya sino muy pocas líneas, recurriendo casi exclusivamente al sistema de concesiones a Compañías privadas, a las que auxilia por medio de la garantía de interés o de suscripción de obligaciones. De 1881 a 1891, el Estado no otorga, por decirlo así, más concesiones a particulares; no sólo construye directamente la mayor parte de las nuevas líneas, sino que procede, además, al rescate de 6.480 verstas explotadas por Compañías privadas. A partir de 1891, continúa el Estado los rescates de un gran número de redes; también construye nuevas líneas, pero su actividad queda casi enteramente absorbida por la red de Asia; de suerte que, por lo que afecta a la de Europa, favorece la constitución de grandes Compañías que se encargan de las antiguas líneas y asumen la construcción de las nuevas. En fin, algunos años antes de estallar la guerra europea, las concesiones otorgadas en Europa, ya a las grandes Compañías a que acabamos de aludir, o bien a otras nuevas, comenzaron a multiplicarse, dando la sensación de que el Gobierno tendía a restringir la construcción directa por el Estado.

Después de las dos grandes arterias de San Petersburgo a Moscou y de Varsovia a Viena, la primera línea que empezó a construirse fué la de San Petersburgo a Varsovia (1851). La construcción fué emprendida por el Estado, pero los trabajos se interrumpieron a causa de la guerra de Crimea, siendo terminada esta línea y construída la de Moscou a Nijni-Novgorod (en conjunto 1.600 verstas) por la «Gran Compañía de los Ferrocarriles rusos», constituída con un capital de 250 millones de rublos, por un grupo de capitalistas rusos y franceses, a la que fueron aquellas concedidas en 1857. Esa fué la primera concesión importante hecha a una Compañía privada.

(1) Cuantos datos se exponen aquí sobre los ferrocarriles rusos, proceden del Estudio que a fines de 1913 presentó al Ministro de Obras públicas de Francia, M. Edmond Théry, director de *L'Economiste Européen*, habiéndolos tomado nosotros del amplio extracto que de dicho trabajo aparece en el número de Enero de 1914 de la *Révue Générale des Chemins de Fer et des Tramways*.

Téngase en cuenta que la *versta* equivale a 1.067 metros; el *rublo* a 2,67 francos; y el *poud* a 16,38 kilogramos.

En los años que siguieron, el Gobierno ruso otorgó un número bastante grande de concesiones, al propio tiempo que de auxilios financieros, gracias a los cuales, 16.359 verstas de ferrocarriles de interés general se abrieron a la explotación entre 1867 y 1879, es decir, en un período de doce años, lo que equivale a una media anual de 1.363 verstas, contra 287 solamente durante el período anterior de 1855 a 1867.

En 1881 el Estado emprendió la construcción de la línea Krivoï-Rog (Ferrocarril de Catalina, 471 verstas), inaugurándose con ello el período de establecimiento y explotación de las líneas por el propio Estado. De 1881 a 1891, éste no suprimió en absoluto las concesiones a las Compañías ya existentes, pero ninguna nueva fué constituída; por el contraro, el Estado rescató 15 líneas, con un conjunto de 6.480 verstas. Durante este período se emprendió la unificación de las tarifas.

De 1891 a 1901 el Estado continuó su política de rescates. Se incautó de 15.314 verstas que se hallaban en manos de las Compañías, debiendo mencionarse, entre ellas, la red de la «Gran Compañía» en 1894, y la de los «Ferrocarriles del Sudoeste» en 1895.

En total, de 1881 a 1901 el Estado ruso ha rescatado 35 Compañías que explotaban 21.794 verstas de líneas. Debe advertirse que durante este mismo período el Estado construyó nuevas líneas en Asia y en Europa; el Ukase del Zar Alejandre III, en el que se ordenaba la construcción del Ferrocarril transiberiano, tiene la fecha de 17 de Marzo de 1891.

Las grandes líneas asiáticas han sido abiertas definitivamente en las siguientes fechas: Ferrocarril del Oussouri, 1897; Ferrocarril Siberiano (Tchéliabinsk-Irkoutsk), 1899; Transbaïkal (Irkoutsk a la frontera de Manchuria), 1901; Transcaspiano (Ferrocarril del Asia Central), 1899; Ferrocarril de Tachkent (Orenbourg-Tachkent), 1906. Esas líneas asiáticas suman en conjunto, incluídos sus ramales, una longitud de 10.262 verstas.

Sin embargo, al mismo tiempo que construía nuevas líneas, el Gobierno ruso volvió a otorgar concesiones a empresas privadas y aun entregó a éstas algunas de sus líneas con el fin de constituir redes homogéneas desde el punto de vista de la explotación. Así se formaron de 1891 a 1895 las grandes Compañías que existían todavía al estallar la guerra europea, a saber:

1.° La «Compañía de Moscou-Kazan», constituída en 1863 con 242 verstas y que se ha extendido desde 1891 a 2.441 verstas.

2.° La «Compañía Moscou-Kiew-Voronège», que de 1866 a 1891 sólo explotó 445 verstas, extendiéndose hoy a 2.465.

3.° La «Compañía del Ferrocarril de Vladicáucaso», constituída en 1872 con 909 verstas, comprendiendo hoy 2.362, más otras 600 verstas de concesiones recientes.

4.° La «Compañía Riazan-Ouralsk», constituída en 1865 con 700 verstas, que se han convertido en 4.121.

5.° La «Compañía del Ferrocarril del Sudeste», que data de 1893 y explota en la actualidad una red de 3.244 verstas.

6.° La «Compañía de Moscou-Windau-Rybinsk», que de 1869 a 1895 sólo explotó 280 verstas, que se han transformado en 2.446.

Hasta los últimos años anteriores a la guerra europea, esas seis y la Compañía Varsovia-Viena, rescatada por el Estado en 1.° de Enero de 1912 (único rescate efectuado desde 1902), explotaban en conjunto el 97 por 100 de toda la red rusa de interés general perteneciente a Compañías privadas. Parece que esta proporción debía ir disminuyendo en el porvenir, porque a partir de 1908 el Gobierno ruso había concedido un gran número de líneas a nuevas Compañías.

Según los datos del estudio que venimos extractando, la red del Estado ruso no alcanzaba en 1890 más que un 29 por 100 del conjunto de la red total; pero, a consecuencia de los numerosos rescates efectuados de 1891 a 1901 y de la actividad desplegada en la construcción de nuevas líneas,



particularmente en Asia, la red del Estado represntaba en 1900 el 69,6 por 100 del conjunto de las líneas férreas de interés general. Esa proporción se mantuvo sensiblemente desde entonces. En 1.° de Enero de 1913 la situación respectiva de las redes de interés general era la que expresa el cuadro núm. 171 (LXIX) que se inserta más adelante. El cuadro núm. 172 (LXX) muestra el desarrollo sucesivo del conjunto de la red de interés general. Había, además, en construcción, en los comienzos de 1912, 5.832 verstas, de las que 4.170 de la red del Estado, y 1.650 privadas. También en 1912 se presentaron 37 proyectos de nuevas líneas, correspondientes a un total de 4.518 verstas; tales proyectos, presentados por particulares, obtuvieron un informe favorable por parte de la Comisión de nuevos ferrocarriles, la cual, presidida por el general Petrof, formuló un programa de construcción de 27.500 verstas de nuevas líneas, que debía escalonarse en cinco años.

Sabido es que el ancho normal de la vía rusa es de 1,524 metros.

Red de interés local.—Los datos que figuran en los dos cuadros antedichos se refieren exclusivamente a las líneas de interés general. Respecto a las de interés local, la primera estadística oficial fué publicada en 1892, y su desarrollo ha sido el siguiente en 31 de Diciembre de cada año: 32 verstas en 1892; 68 en 1894; 416 en 1897; 1.136 en 1900; 1.193 en 1903; 2.156 en 1906; 2.186 en 1909, y 2.257 en 1912.

El coste de esta red secundaria ascendió, según la estadística oficial de 1908, a 59.935.000 rublos, equivalente a un gasto medio de 27.500 rublos por versta (68.815 francos por kilómetro). La mayor parte de estas líneas atraviesan regiones desprovistas de todo accidente del terreno; su ancho de vía es de 0,75 metros; su utillaje es muy restringido; su coeficiente de explotación varía entre 75 y 82 por 100.

Gastos de establecimiento de la red de interés general.—Según los datos de la estadística oficial de 1908 del Ministerio de Vías de Comunicación, la red del Estado comprendía 42.472 verstas, importando el total de sus gastos de establecimiento 4.726.722.000 rublos, y resultando, por consiguiente, la versta a 111.200 rublos. En cuanto a las redes privadas de interés general, las cifras correspondientes de la misma estadística, eran: 17.885 verstas; 1.774.132.000 rublos; 99.200 rublos por versta.

Comentando estos datos, hace notar M. Théry que si bien aparece mayor el gasto kilométrico de la red del Estado, la proporción que en la misma tienen las líneas de doble vía es de 28 por 100 de la longitud total, mientras que en las redes privadas sólo es de 13 por 100.

El mismo autor expresa cierta desconfianza hacia esos datos oficiales, porque, según él, hay muchos gastos que se han cargado a otras partidas, en lugar de figurar, como debieran, en la cuenta de construcción. En su vista, dice que «el valor intrínseco de la red rusa, y en particular de la del Estado, es hoy día muy sensiblemente superior a los gastos de primer establecimiento indicados en la estadística oficial. Por lo demás —añade— la red rusa, en su conjunto, da hoy día resultados financieros muy favorables, tanto al Estado, como a los accionistas de las Compañías privadas.»

Explotación de las Compañías rusas de ferrocarriles.—En los dos cuadros núms. 173 y 174 extractamos los principales datos relativos a la explotación de las siete grandes Compañías rusas antes mencionadas. No seguiremos a M. Théry en sus comentarios sobre los datos que figuran en ambos cuadros, así como sobre los que también inserta correspondientes a cada año de los períodos que se indican en los cuadros precedentes. Sin embargo, transcribiremos las siguientes líneas, porque desde nuestro punto de vista son las más interesantes;

«La última columna del cuadro precedente (núm. 174) muestra los excedentes o las insuficiencias del producto neto de explotación con relación a las cargas financieras; las cifras se han obtenido totalizando las que figuran en las cuentas de cada una de las Compañías consideradas. Se ve que en el período 1897-1901, el excedente sólo ha sido de 586 rublos por versta explotada; en el período 1907-1911, el excedente medio, aunque más crecido, no ha sido más que de 1.200 rublos por versta, pero hay que tener en cuenta el hecho de que los años 1907 y 1908 soportaban todavía los efectos de la crisis revolucionaria atravesada por Rusia y que las cuentas de casi todas las Compañías se saldaban con déficits importantes; en 1911, por el contrario, el excedente del producto neto sobre las cargas financieras alcanza un total de 55.642.000 rublos para las siete grandes Compañías, o sea, 3.190 rublos por versta.

»De esta suma de 55.642.000 rublos, 9.585.000 han sido entregados al Estado a título de reembolso de la deuda de garantía, y 22.086.000 en concepto de participación en los beneficios. Quedó, pues, a disposición de las Compañías, para la remuneración de sus acciones y la constitución de fondos de reserva, 23.971.000 rublos. Durante dicho ejercicio de 1911, sólo la Compañía «Rianza-Ouralsk» ha recurrido a la garantía del Estado por una suma de 652.000 rublos.»

FERROCARRILES EXPLOTADOS POR EL ESTADO.—A. RED EUROPEA.—La red de ferrocarriles explotados en Europa por el Estado ruso alcanzó una media de 24.294 verstas durante el período 1897-1901, elevándose aquélla a 32.129 verstas en el período 1907-1911. En el cuadro núm. 175 se resumen los resultados de la explotación de ambos períodos.

Comparando la explotación del Estado con la de las Compañías privadas, se ve que mientras éstas aumentaban sus productos en un 41 por 100 y sus gastos de explotación próximamente en la misma proporción (40 por 100), los productos brutos medios por versta de la red del Estado pasaban de 14.208 rublos a 17.315, es decir, con un incremento de 22 por 100, en tanto que los gastos se elevaban bruscamente en un 35 por 100.

De aquí resulta que los productos netos por versta de las Compañías privadas han pasado de 3.926 rublos a 5.568, acusando una mejora de 42 por 100 para los accionistas; las cifras correspondientes a la red del Estado han permanecido inalterables en ambos períodos: 5.414 rublos en 1897-1901; y 5.416 en 1907-1911.

En el cuadro núm. 176 pueden verse claramente las diferencias entre los resultados de la explotación del Estado y de las Compañías privadas. Durante el período 1907-1911, la explotación del Estado ha sido mucho más cara que la de las Compañías. En éstas se ha mantenido estacionaria, alcanzando un valor de 62 por 100, la relación entre los gastos y los productos, pasando en la red del Estado de 62 a 69 por 100. «Es necesario, sin embargo, reconocer —dice M. Théry— que la Administración del Estado ha mejorado desde hace cuatro años, reduciendo enérgicamente sus gastos de explotación, hasta el punto de rebajar gradualmente su coeficiente a 57,6 por 100 en 1911, contra 55 por 100 en las Compañías privadas, las que, por otra parte, habían seguido el mismo ejemplo.»

B. RED ASIÁTICA.—Sólo a partir de 1902 las grandes líneas asiáticas han sido definitivamente abiertas y explotadas. El período 1897-1901 no puede considerarse sino como preliminar, y es natural, por consiguiente, que no haya en él más que pérdidas. Por el contrario, en el período 1907-1911 se tiene ya una red completa y homogénea; pero los primeros años del mismo se han visto notablemente afectados por la liquidación de la guerra ruso-japonesa y por los acontecimientos políticos de 1905, por lo que únicamente los dos últimos años acusan productos netos positivos.

En el cuadro núm. 177 se ofrece un resumen de ambos períodos. El coeficiente de explotación,

que era de 108 por 100 en 1909, descendió a 83 por 100 en 1911, gracias al aumento de los productos y a la disminución de los gastos. Parece que en los años inmediatamente anteriores a la guerra europea, se tenía en Rusia gran fe en el porvenir de la red asiática, mediante la cual se esperaba explotar con fruto inmensos territorios de una fertilidad igual o mayor a la de los mejores de la metrópoli y cuyo subsuelo es muy rico.

El cuadro núm. 178 indica el desarrollo de las líneas rusas situadas en Asia, en 1913. De dichas líneas, que pueden considerarse como arterias principales, se pensaban derivar con toda prontitud una porción de ramales y líneas secundarias, creyéndose entonces en Rusia que en siete u ocho años su red asiática alcanzaría 15.000 o 16.000 verstas y que sus productos netos habrían de ser suficientes para cubrir todas las cargas de su capital de primer establecimiento.

Repercusión de la explotación de los ferrocarriles rusos en los presupuestos del Estado.—Para satisfacer los intereses de la garantía otorgada a Compañías privadas bajo diversas formas y en distintas épocas, así como para hacer frente a los intereses y amortización del capital de primer establecimiento empleado por el Estado en su propia red, el Tesoro ruso ha tenido que hacer desembolsos con frecuencia considerables.

Para dar una idea del asunto, será suficiente que digamos que teniendo en cuenta todos los elementos financieros relativos a los ferrocarriles, que figuran en los presupuestos del Estado ruso (productos y gastos de la explotación de la red del Estado, cuentas de la garantía de interés con las Compañías privadas, cargas financieras, trabajos nuevos, compra de material, etc) los saldos líquidos, a favor o en contra del Tesoro, fueron los siguientes en los períodos y años que se indican:

Período 1898-1899-1900	rublos	— 42.772.000
» 1908-1909-1910	»	— 61.821.000
Año 1900	»	— 61.693.000
» 1910	»	+ 16.397.000

Advierte M. Théry que esas cifras, así como también muchas otras que inserta, proceden de un cuadro anejo al presupuesto de 1912, y que las reproduce sólo para dar una idea aproximada de la situación, pues no coinciden ni con las procedentes de las Compañías ni con la estadística oficial de las Vías de Comunicación.

En cuanto a las sumas pagadas al Tesoro por las Compañías privadas, por diversos conceptos (obligaciones de empréstitos; reembolsos a cuenta de los capitales prestados por el Estado, así como por la garantía de interés anticipada por el mismo; y parte correspondiente al Estado en los beneficios de las Empresas), ascendieron en los siete años de 1903 a 1909 a un total de 85.207.000 rublos, mientras que en el período trienal 1910-1911-1912 sumaron 100.500.000 rublos.

Situación financiera de la red del Estado.—La explotación de la red de los ferrocarriles del Estado fué muy provechosa para éste en los últimos años anteriores a la guerra. Los beneficios de la misma —que se ingresan en el Tesoro en el mismo concepto que los productos del monopolio de alcoholes y que los de Correos y Telégrafos— han resultado considerables gracias a las progresivas reducciones que en los gastos de explotación pudo realizar la Administración del Estado, no obstante el notable aumento del tráfico. Es sumamente interesante a este propósito, sobre todo si se hace la comparación con otras naciones, el cuadro núm. 179.

Claro es que no basta ese cuadro para formarse idea de los resultados financieros líquidos que el Estado obtiene en los ferrocarriles. Hay que tener además en cuenta las cargas financieras correspondientes a los empréstitos emitidos por el Estado o por las Compañías cuyas redes han sido rescatadas, lo mismo en el mercado ruso que en los extranjeros, así como los anticipos que el Te-

soro hace a la cuenta de los ferrocarriles propiamente dicha: ninguno de ambos elementos se ha tenido presente en el cuadro núm. 179. Deduciendo del producto neto de cada año las dos anualidades correspondientes a ambas clases de cargas, resultan los siguientes saldos para el Estado:

Año 1908	millones de rublos	— 69'6
» 1909	» » »	— 23'0
» 1910	» » »	+ 24'1
» 1911	» » »	+ 85'2

Nos parece inútil encarecer el significado e importancia de esas elocuentes cifras.

TRÁFICO DE VIAJEROS.—M. Théry da algunos datos interesantes sobre este particular. Sólo es oportuno hacer constar aquí que, no obstante la mejora que en los resultados de la explotación y financieros venía observándose, las tarifas de viajeros fueron elevadas en 1913. Esas tarifas son las mismas en las redes del Estado y de las Compañías privadas, lo que suprime la competencia entre ellas. Son diferenciales de base decreciente.

PERSONAL.—El sueldo mensual de los maquinistas es de 130 a 160 rublos; el de los fogoneros de 110 a 130; debiendo añadirse a estos sueldos las gratificaciones por economía de combustible y grasas y por buen servicio. El jornal de los empleados inferiores varía entre 1,50 y 2,50 rublos. El de los obreros de la vía es muy variable: parece que puede computarse entre 1,10 y 1,20 rublos en general, y en 1,50 rublos en los grandes centros.

El personal de ferrocarriles disfruta de una pensión de retiro proporcional a sus años de servicio y al salario del último año; goza también de descanso semanal; pero no existían en Rusia antes de la guerra sindicatos ni asociaciones de empleados de ferrocarriles, que estaban terminantemente prohibidos por la Ley. Aparte de la huelga de 1905, que fué una consecuencia casi forzosa de la revolución, jamás ha habido huelga ni tentativa de declararla en los ferrocarriles rusos.

No pretendemos hacer comentarios de ninguna especie sobre los datos anteriores relativos al personal, tomados de M. Théry; pero sí hemos de llamar la atención del lector acerca de ellos y de la relación que puedan tener con los resultados de la explotación y financieros de los ferrocarriles rusos. En efecto, en otras naciones, puede decirse que en casi todas, una de las principales causas, si no la única, de la crisis iniciada en los ferrocarriles antes de estallar la guerra europea, ha sido el enorme aumento de los gastos de explotación, en total y en relación con los productos de la misma; ahora bien, uno de los elementos que más influyen en dichos gastos son los de personal, y uno de los motivos determinantes del incremento de estos últimos ha sido precisamente la existencia de las asociaciones o sindicatos de empleados y las continuas peticiones formuladas por ellos, para apoyar las cuales se ha recurrido con suma frecuencia a la huelga.

CONCLUSIÓN.—En los últimos años anteriores a la guerra, la explotación de los ferrocarriles rusos venía ofreciendo progresos muy notables, lo mismo en las redes del Estado que en las de las Compañías privadas, constituyendo este país una brillante excepción en cuanto se refiere a la marcha financiera de los ferrocarriles en ese período.

Mucho se ha discutido en Rusia, en todo tiempo, sobre el régimen más conveniente de política ferroviaria: si es preferible que el Estado se reserve la construcción y explotación de los ferrocarriles; o bien que se encargue de ambas la industria privada, auxiliándola el Estado financieramente y ejerciendo sobre ella la debida inspección.

Según se ha visto, prevaleció al principio el régimen estatista, en la creencia de que era el más conveniente para los intereses nacionales, únicos que el Estado debe tener en cuenta. Más

tarde se prefirió recurrir a las Compañías privadas, por entender que su administración era menos arbitraria y costosa que la del Estado, y más favorable, por lo tanto, para los intereses públicos. Por último, se volvió al régimen estatista desde que las cuestiones relativas a la defensa nacional tomaron en Rusia la importancia que todos saben, estimándose que el problema de los ferrocarriles estratégicos y el de una rápida movilización militar no puede ser adecuadamente resuelto sino por el Estado.

El Conde Witte, el antiguo primer Ministro cuya intervención en materia de ferrocarriles fué tan preponderante, hacía notar el 15 de Abril de 1910, en un discurso ante el Consejo del Imperio, que, después de largos años de déficit, los ferrocarriles rusos, en su conjunto, habían dado por fin al Tesoro un beneficio durante el período 1895-1900; pero reconocía que a partir de 1901 la era del déficit había reaparecido, estimando que la causa principal de este hecho residía en el considerable número de verstas de ferrocarriles estratégicos que Rusia había construído. «En los países —decía— en que los objetivos políticos o militares son los que principalmente han presidido al establecimiento de los ferrocarriles *(y Rusia figura en primera línea en este concepto)* es normal que se construyan líneas estratégicas, a conciencia de que durante muchos años no darán beneficio alguno. De 1889 a 1904, se ha autorizado y procedido en la Rusia europea a la construcción de 26.417 verstas de ferrocarril. De ellas, yo califico 6.108, es decir, el 23,1 por 100, como incontestablemente estratégicas, y otro 14,5 por 100 como políticas, v. gr. el ferrocarril de Astrakán. Es evidente que si esas líneas no se hubieran construído y si no se encontrasen actualmente en explotación, el déficit general de nuestros ferrocarriles sería considerablemente menor.»

Las ideas del Conde Witte parece fueron compartidas por sus sucesores, pues a partir de 1910, y sobre todo desde la llegada al Poder de Kokovtzoff (Septiembre 1911), la construcción de los ferrocarriles recibió un nuevo impulso, figurando las líneas estratégicas en igual o mayor proporción que la antes indicada para el período 1889-1904.

Para concluir: en materia de política ferroviaria, considera M. Théry que la verdadera solución para Rusia consiste en una asociación racional de los dos principios antes indicados, debiendo el Estado, según dicho autor, encargarse de la construcción y explotación de ciertas grandes líneas de interés general, de las líneas fronterizas y de las consideradas como exclusivamente estratégicas, y siendo conveniente conceder a las Compañías las líneas llamadas de interés económico o regional, destinadas a crear riqueza en las partes del territorio de la metrópoli o de Asia privadas todavía de vías férreas, o a unir a la red general ciertos centros de producción agrícola o minera, más o menos privados de vías de comunicación.

Algunos datos estadísticos.—A continuación incluímos los cuadros a que nos hemos ido refiriendo en los párrafos anteriores y, además, el núm. 180 (LXXVIII).

CUADRO NÚM. 171 (LXIX)

Desarrollo de las Redes rusas de interés general en 1.° de Enero de 1913

	Longitud (en verstas)	Tanto por ciento del total
REDES DEL ESTADO:		
En Europa	33.713	53'8
En Asia	10.262	16'3
Suma	43.975	70'1
REDES PRIVADAS	18.801	29'9
Total	62.776	100

CUADRO NÚM. 172 (LXX)

Desarrollo sucesivo de las Redes rusas europeas y asiáticas de interés general (Estado y Compañías) (1)

PERÍODOS TRIENALES	Longitud de las líneas abiertas a la explotación durante el período — *Verstas*	Longitud total de las líneas en explotación al fin del período — *Verstas*
1841 - 1843 (2)	0	25
1844 - 1846	235	260
1847 - 1849	96	356
1850 - 1852	580	936
1853 - 1855	41	977
1856 - 1858	115	1.092
1859 - 1861	961	2.053
1862 - 1864	1.212	3.265
1865 - 1867	1.158	4.423
1868 - 1870	5.549	9.972
1871 - 1873	5.072	15.044
1874 - 1876	2.982	18.026
1877 - 1879	2.756	20.782
1880 - 1882	648	21.430
1883 - 1885	2.386	23.816
1886 - 1888	3.371	27.187
1889 - 1891	1.202	28.389
1892 - 1894	4.013	32.402
1895 - 1897	5.520	37.922
1898 - 1900	10.643	48.565
1901 - 1903	4.526	53.091
1904 - 1906	4.850	57.941
1907 - 1909	2.539	60.480
1910 - 1912	2.296	62.776

(1) No comprendidos los Ferrocarriles finlandeses (3.479 verstas en 1911), ni los del Este chino (1.619 verstas en 1911). Por esto no deben sorprender las diferencias entre estos cuadros y los del Apéndice II que sigue.
(2) El año de apertura del primer trozo de ferrocarril, fué en Rusia el 1838.

CUADRO NÚM. 173 (LXXI)

Resultados de la explotación (TRÁFICO) de las siete grandes Compañías rusas

PERÍODOS	Longitud media explotada — *1.000 verstas*	Número de viajeros transportados — *Millones de viajeros*	Número de viajeros transportados a una versta (1.067 m.) — *Millones de viajeros-versta*	Número de pouds (16 kg. 38) de mercancías transportadas — *Millones de pouds*	Número de pouds (16 kg. 38) transportados a una versta — *Millones de pouds-versta*
1897 - 1901 (media de los cinco ejercicios)	13'0	21'2	2.518	1.860	454.795
1907 - 1911 (media de los cinco ejercicios)	17'3	42'9	4.816	2.981	812.437

CUADRO NÚM. 174 (LXXII)

Resultados de la explotación (FINANCIEROS) de las siete grandes Compañías rusas

PERÍODOS		Longitud media explotada — Verstas	Productos brutos — Rublos	Gastos — Rublos	Productos netos — Rublos	Excedente o insuficiencia con relación a las cargas financieras — Rublos
1897-1901...	Media de los cinco ejercicios.................	13.044.000	138.826.000	85.612.000	53.214.000	+ 7.648.000
	Idem íd. íd. por versta...	»	10.489	6.563	3.926	+ 586
1907-1911...	Media de los cinco ejercicios.................	17.340.000	256.072.000	159.518.000	96.554.000	+ 20.820.000
	Idem íd. íd. por versta...	»	14.767	9.199	5.568	+ 1.200

CUADRO NÚM. 175 (LXXIII)

Resultados de la explotación de la Red europea del Estado ruso

PERÍODOS		TRÁFICO			CUENTA DE LA EXPLOTACIÓN		
		Longitud media explotada — Verstas	Número de viajeros transportados — Millones de viajeros	Número de pouds de mercancías transportadas — Millones de pouds-versta	Productos brutos — En millones de rublos-crédito	Gastos — En millones de rublos-crédito	Productos netos — En millones de rublos-crédito
1897-1901..	Media de los cinco ejercicios...	24.294	59'8	4.442	345'2	213'6	131'511
	Idem íd. íd. por versta.........	»	2.463 viajeros	182.844 pouds	14.208 rublos	8.794 rublos	5.414 rublos
1907-1911..	Media de los cinco ejercicios...	32.129	117'4	7.353	539'0	370'4	168'6
	Idem íd. íd. por versta.........	»	3.771 viajeros	228.853 pouds	17.315 rublos	11.899 rublos	5.416 rublos

CUADRO NÚM. 176 (LXXIV)

Resumen comparativo de los resultados de la explotación de las Redes de la Rusia europea (Estado y Compañías.—Medias anuales por período)

MEDIAS POR VERSTA	COMPAÑÍAS PRIVADAS			ESTADO		
	1897 - 1901	1907 - 1911	Aumento en 1907 - 1911 — Por 100	1897 - 1901	1907 - 1911	Aumento en 1907 - 1911 — Por 100
Viajeros transportados........	1.625	2.479	53	2.463	3.771	53
Mercancías transportadas (1.000 pouds)..............	143	172	20	183	229	25
Productos brutos (rublos).....	10.489	14.767	41	14.208	17.315	22
Gastos »	6.563	9.199	40	8.794	11.899	35
Productos netos »	3.926	5.568	42	5.414	5.416	0

CUADRO NÚM. 177 (LXXV)

Resultados de la explotación de la Red asiática del Estado ruso

PERÍODOS		TRÁFICO			CUENTA DE LA EXPLOTACIÓN		
		Longitud media explotada — *Verstas*	Número de viajeros transportados — *Millares de viajeros*	Número de pouds de mercancías transportadas *Millares de pouds*	Productos brutos — *En millones de rublos-crédito*	Gastos — *En millones de rublos-crédito*	Productos netos — *En millones de rublos-crédito*
1897-1901..	Media de los cinco ejercicios...	5.207	1.620	76.458	24.769	26.166	— 1.397
	Idem íd. íd. por versta.........	»	311 viajeros	14.684 pouds	4.757 rublos	5.025 rublos	— 268 rublos
1907-1911..	Media de los cinco ejercicios...	9.295	8.866	379.497	86.795	90.653	— 3.858
	Idem íd. íd. por versta.........	»	954 viajeros	40.828 pouds	9.338 rublos	9.753 rublos	— 415 rublos

CUADRO NÚM. 178 (LXXVI)

Desarrollo de las líneas rusas situadas en Asia

	VERSTAS
TRANSIBERIANO: LINEAS ASIATICAS	
Tcheliabinsk a Irkoustk	3.066
Irkoustk a Manchuria	1.424
Manchuria a Kharbine	876
Kharbine a Vladivostock	729
Ramales	215
Suma	6.310
LINEAS TRANSCASPIANAS	
1.º—Orenburgo a Tachkent (al Nordeste del lago de Aral)	1.736
2.º—Al Este del mar Caspio: Bakou a Krosnovodosk (por barcos)	»
Krosnovodosk a Tachken	1.748
Merv a Kouchka	294
Tchermayevo a Andijane	306
Suma	4.084
TOTAL	10.304

CUADRO NÚM. 179 (LXXVII)

Resultados definitivos de la explotación de los ferrocarriles pertenecientes al Estado ruso, de 1908 a 1911
(en millones de rublos)

AÑOS	Productos brutos	Gastos de explotación	Producto neto	Coeficiente de explotación — Por 100
1908	577'9	445'9	132'0	77
1909	620'2	435'2	185'0	70
1910	667'9	430'4	237'5	64
1911	731'5	429'0	302'5	59

CUADRO NÚM. 180 (LXXVIII)

Resultados generales de la explotación de los ferrocarriles rusos en 1902 y 1912

A.—Red del Estado (RUSIA EUROPEA)

	1902	1912	AUMENTO EN 1912	
			Totales	Por 100
Longitud media de las líneas en explotación durante el año *(verstas)*	28.829	33.537	4.708	16.3
Número de viajeros *(millones)* por versta	0.273	0.457	0.184	67.3
Cantidad de mercancías *(millares de pouds)* por versta	47.1	65.4	18.3	38.8
Productos totales *(millares de rublos)*	396.466	700.185	303.719	76.6
Productos *(en rublos)* por versta	14.044	20.893	6.849	48.7
Gastos totales *(millares de rublos)*	265.448	402.533	137.085	51.6
Gastos *(en rublos)* por versta	9.403	12.011	2.608	27.7
Coeficiente de explotación	66'9	57'5	— 9'40	— 14'0

B.—Red del Estado (RUSIA ASIATICA)

	1902	1912	AUMENTO EN 1912	
			Totales	Por 100
Longitud media de las líneas en explotación durante el año *(verstas)*	7.764	9.303	1 539	19 8
Número de viajeros *(millones)* por versta	0.176	0.425	0.249	141.4
Cantidad de mercancías *(miliares de pouds)* por versta	13.7	41.2	27.5	200.7
Productos totales *(millares de rublos)*	44.942	121.557	76.615	170.4
Productos *(en rublos)* por versta	5.789	13.066	7.277	125.7
Gastos totales *(millares de rublos)*	51.048	97.716	46.668	91.4
Gastos *(en rublos)* por versta	6.575	10.504	3.929	59.7
Coeficiente de explotación	113'5	80'4	— 33'1	— 29'1

C.—Redes concedidas (LINEAS PRIVADAS)

	1902	1912	AUMENTO EN 1912	
			Totales	Por 100
Longitud media de las líneas en explotación durante el año *(verstas)*	15.962	18.667	2.705	16.9
Número de viajeros *(millones)* por versta	0.215	0.300	0.085	39.9
Cantidad de mercancías *(millares de pouds)* por versta	34.8	55.0	20.2	58.0
Productos totales *(millares de rublos)*	181.507	302.542	121.035	66 6
Productos *(en rublos)* por versta	11 249	16.496	5.247	46.6
Gastos totales *(millares de rublos)*	118.295	166.736	48.441	40.9
Gastos *(en rublos)* por versta	7.331	9.091	1.760	24.0
Coeficiente de explotación	65'1	55'1	— 10'0	— 15'3

D.—Resultados de conjunto (ESTADO Y REDES PRIVADAS)

	1902	1912	AUMENTO EN 1912	
			Totales	Por 100
Longitud media de las líneas en explotación durante el año *(verstas)*	52.555	61.507	8.952	17.0
Número de viajeros *(millones)* por versta	0.241	0.405	0.164	68.0
Cantidad de mercancías *(millares de pouds)* por versta	38.3	58.7	20.4	53.2
Productos totales *(millares de rublos)*	622.915	1.124.284	501.369	80.4
Productos *(en rublos)* por versta	11.950	18.384	6.434	53.8
Gastos totales *(millares de rublos)*	434.791	666.985	232.194	53.4
Gastos *(en rublos)* por versta	8.341	10.906	2.565	30.7
Coeficiente de explotación	69'7	59'3	— 10'4	— 14'9

Nota al Cuadro núm. 180 (LXXVIII).—En este cuadro hemos transcrito los datos que M. Théry da al terminar su estudio, relativos a los resultados de la explotación de los ferrocarriles rusos en 1902 y 1912. «Tales resultados —dice— son sobradamente característicos para que haya necesidad de insistir sobre su significación económica». Quizás estime algún lector que existen ciertas anomalías en la forma de expresión de las cantidades; y para eludir toda responsabilidad, reproducimos exactamente las cuatro partes del cuadro número 180 tal como aparecen en el número de la *Révue Générale de Ch. de F.*, de donde, según se ha dicho, tomamos todos los datos sobre Rusia que en este extracto incluímos.

II.—AUSTRIA-HUNGRÍA

AUSTRIA

PERÍODOS QUE COMPRENDE LA HISTORIA DE LA POLÍTICA FERROVIARIA AUSTRIACA.—Son cuatro: Alcanza el primero hasta 1841; durante el mismo, el Estado guardó una actitud de indiferencia respecto a la construcción de las primeras líneas. Comprende el segundo de 1841 a 1858; el Estado constituye en este período una red propia de ferrocarriles, la explota, y, por último, la vende. De 1858 a 1877 se desenvuelve el tercer período, cuyo régimen es de ferrocarriles privados con garantía del Estado. El cuarto, que corre de 1877 en adelante, es estatista, puesto que el Estado adopta francamente la política de rescates.

A continuación reasumiremos, con la mayor brevedad posible, la historia de cada uno de estos períodos.

PRIMER PERÍODO. (ORÍGENES A 1841).—La primera concesión de ferrocarril fué otorgada en Austria el 4 de Marzo de 1836, para la construcción de una línea de Viena a Bochnia, con ramal hacia Brünn, Olmütz y Troppau. Para llevar a cabo la empresa, se constituyó una Sociedad por acciones; y en 23 de Noviembre de 1837, que marca la fecha de la inauguración de los ferrocarriles en Austria, se abrió a la explotación el trozo de 14 kilómetros de Floridsdorf a Wagram, con el nombre de «Ferrocarril privilegiado del Norte, del Emperador Fernando». Los trabajos del trayecto proyectado hicieron progresos tan rápidos, que el 6 de Enero del año siguiente se inauguraron los 5 kilómetros de la línea Viena-Floridsdorf, y el 16 de Julio de 1839 toda la línea de 144 kilómetros Viena-Lundenburg-Brünn pudo abrirse a la circulación.

El capital privado empezó a interesarse en la construcción de nuevas líneas, comenzándose inmediatamente las de Viena-Raab y Viena-Gloggnitz, cuya concesión fué otorgada en 1839. A partir de 1841, fueron abriéndose a la explotación diversos trozos de dichas líneas.

Durante este primer período, el Estado había dejado completa libertad a la iniciativa privada, hasta en la elección de las líneas y en el orden en que debía sucederse su construcción. No obstante, estableció su derecho exclusivo de construir ferrocarriles, pero declarando por un rescripto del Gabinete Imperial, de 25 de Noviembre de 1837, que el Estado no haría, por el momento, uso alguno de tal derecho. En el Decreto publicado por la Cancillería de la Corte en 18 de Junio de 1838, que contenía instrucciones generales sobre el sistema de concesión de los ferrocarriles y que era una continuación de las resoluciones imperiales de 27 de Diciembre de 1837 y de 18 de Junio de 1838, se encuentra establecido el mismo principio.

Desde el primer momento, en Austria y en todo el Imperio, puede decirse que la marcha de sus ferrocarriles se ha encontrado ligada en muchos aspectos con la de los alemanes, si bien una de las características generales que principalmente diferencian a los de uno y otro país, es la menor firmeza y consistencia que se observa en Austria-Hungría al compararla con Alemania.

Algún autor opina que, en los primeros años, el Estado austriaco se mostró opuesto a la construcción de ferrocarriles, por dominar allí las ideas reaccionarias y aparecérsele el nuevo medio de comunicación como un instrumento revolucionario. Esta apreciación da mayor relieve y fuerza a la declaración que la sigue, y en parte la atenúa, en la que se reconoce que «dicha nación fué la primera que promulgó una verdadera y completa ley general de frrocarriles, en 1838, fijando

las cláusulas esenciales de las concesiones, el plazo límite de las mismas, e imponiendo la publicidad de las tarifas, así como su reducción sucesiva, a medida que aumentaran los rendimientos de las líneas.»

SEGUNDO PERÍODO (1841-1858).—Hasta 1841 varias líneas de los ferrocarriles construídos tuvieron que luchar con diversas dificultades financieras que determinaron a los capitales a irse retirando poco a poco de este negocio, amenazando con la interrupción de los trabajos emprendidos. Por otra parte, habiéndose ya convencido, tanto el Gobierno como el público, de las ventajas del nuevo medio de transporte y de la conveniencia de desarrollarlo, el Estado se creyó en el caso de intervenir de un modo directo y eficaz.

En el Decreto del Gabinete de la Corte de 23 de Diciembre de 1841, publicado en virtud de un rescripto imperial de 19 del mismo mes, se prescribe que la construcción encomendada a la iniciativa privada debía ser únicamente, en el porvenir, la de las líneas secundarias, encargándose el Estado directamente de las principales. Las nuevas líneas habían de seguir la corriente del comercio internacional, por una parte, y por otra, enlazar los diferentes puntos de la Monarquía, uniéndolos con la capital, Viena.

Para llevar a cabo ese programa, se creó, por un Decreto imperial de 23 de Febrero de 1842, la Dirección general de los ferrocarriles del Estado, que en dicho año comenzó la construcción de la gran línea de Viena a la frontera sajona, cerca de Bodenbach, por Praga, y la de Viena a Trieste. La construcción de los ferrocarriles durante los años siguientes, hizo tan rápidos progresos que existían en explotación: en 1844, 473 kilómetros; en 1851, 1.071; y en 1854, 1.433; pasando en dichos años de 95,478 a 992 kilómetros, los pertenecientes al Estado.

El programa fijado por éste se amplió bien pronto en el sentido de que el Gobierno no sólo explotó los ferrocarriles por él consruídos, cuya explotación se hizo en un principio por los ferrocarriles privados inmediatos a aquellos, sino que se decidió a rescatar sucesivamente las demás líneas que no eran de su propiedad, influyendo en esta última determinación la difícil situación financiera que atravesaban las Compañías privadas.

Pero aun cuando hasta 1858 se mantuvo esta política, ya desde 1854 se empezó a notar la transición que iba a operarse. Las exigencias pecuniarias que se impusieron al Estado por las condiciones políticas y económicas de la época, así como los resultados de la explotación de sus ferrocarriles propios, que no fueron muy halagüeños, determinaron la referida transición al sistema de ferrocarriles privados, del que llegó a esperarse un mayor y más rápido perfeccionamiento de las redes entonces existentes.

Ello dió lugar a la Ordenanza de 14 de Septiembre de 1855 («ley sobre concesiones de ferrocarriles») relativa a la manera de otorgar concesiones a los ferrocarriles privados, así como a la publicación, hecha el 10 de Noviembre del mismo año, del proyecto concerniente a la red de ferrocarriles, que había sido aprobado por las resoluciones imperiales de 1.° de Junio y 1.° de Noviembre de 1854. Esa red se proyectó teniendo en cuenta los aspectos estratégico, económico y comercial.

Pudo así desplegarse una gran actividad en la construcción de ferrocarriles privados. La nueva ley de concesiones, antes citada, reconocía al Estado mayores facultades aún que la de 1837 en lo relativo al establecimiento y explotación de las líneas, reservándose aquél el derecho de aprobar las tarifas y exigiendo que los servicios públicos de los ferrocarriles fueran precisados con exactitud. Sin embargo, se otorgaron a los capitales empleados en estos negocios privilegios muy señalados, tales como la extensión del plazo de concesión a 90 años y el auxilio del Estado por medio de la garantía de interés. No es de extrañar, por lo dicho, que en los últimos años del segun-

do período, hasta 1858, no sólo las líneas del Estado pasaran a poder de entidades privadas constituídas en forma de Sociedades por acciones, sino que se construyeran un gran número de importantes líneas, en las que participaron considerablemente capitales extranjeros.

En 1858 todas las redes del Estado, con excepción de algunos pequeños trozos que sumaban en junto 13 kilómetros, habían pasado a manos de empresas privadas. En dicho año, y a fin de permitir al Estado ejercer sobre estas últimas la debida vigilancia, se creó una Inspección general imperial y real de los ferrocarriles austriacos.

La revolución de 1848 y la insurrección húngara figuran entre las diversas causas que contribuyeron al cambio de política que acabamos de señalar, y quizá también —debido a la influencia francesa, sobre todo— a que la red de los ferrocarriles de Austria, a semejanza de la de Francia, se estructurase en forma radial a partir de Viena, como aquella partía de París. No es raro encontrar severas críticas contra esta constitución de la red austriaca. Se dice, al formularlas, que el sistema francés se explica, después de todo, en una nación tan homogénea y unitaria como Francia y en que nadie ha discutido nunca la capitalidad de París; pero que el Imperio austro-húngaro se encuentra en muy diversas condiciones: ni existe el lazo común de una lengua única; ni sus pobladores pertenecen a la misma raza; ni se ha admitido nunca con unánime asenso, ni mucho menos, la hegemonía de Viena, como capital del Estado, de un modo absoluto y definitivo; ni las condiciones de la producción ni del comercio son las mismas que en Francia. Respecto a estas últimas se ha hecho notar que, siendo el ganado y los cereales las producciones más importantes y disponiéndose en aquel país de una vía fluvial como el Danubio, que forzosamente había de suscitar grandes competencias con los transportes ferroviarios, no cabía en Austria implantar los sistemas franceses, de los que hay quien llega a afirmar que aquélla se apropió los defectos, pero no las ventajas.

Suele también compararse la política ferroviaria austriaca, durante sus dos primeros períodos, con la prusiana, deduciendo conclusiones tan favorables para ésta como contrarias a aquélla. Entre ellas, es muy corriente y admitida la de que las diferencias de política y de organización ferroviaria figuran entre las principales causas que condujeron a Prusia a sus victorias de 1866 contra Austria y de 1870 contra Francia; y entre esas diferencias, se señala la concerniente a la estructura de las respectivas redes de ferrocarriles, que, en términos generales, suele juzgarse tan acertada en Prusia como defectuosa en Francia y en Austria.

Tercer período (1858-1877).—Durante este período dominó el sistema de ferrocarriles privados.

Hasta 1866, la red de ferrocarriles austriacos se elevó de 2.401 kilómetros que tenía en 1858, a 3.965. Después, el incremento tomado por la construcción de vías férreas fué mucho más considerable, contribuyendo a esta agudización del espíritu de iniciativa y de empresa, diversos factores, entre los que figuran en primer lugar el período de paz que de nuevo comenzaba, la organización de los asuntos interiores de la Monarquía, la situación favorable del mercado bursátil y el desarrollo adquirido por el comercio y por la industria.

De modo que hasta 1873 se construyeron muchas líneas, previas las oportunas concesiones, y además se crearon enlaces con los ferrocarriles extranjeros, que hasta entonces no se unían con los del país mas que en contados puntos, concluyéndose también diversos tratados. La red de ferrocarriles austriacos adquirió así tal desarrollo que ya en 1870 había 6.112 kilómetros en explotación, llegando, en 1873, a 9.344 kilómetros. Parece que el número de kilómetros construídos durante cada uno de los años 1871 y 1872 no ha sido rebasado en ningún otro, ni antes ni después de esa fecha.

Puede afirmarse, por lo tanto, que esos últimos años, de 1870 a 1873, constituyen el período de máxima actividad en la construcción de ferrocarriles austriacos. No es de extrañar, por consi-

guiente, que se produjera un fenómeno que ha solido acompañar en casi todas partes a las épocas de gran desarrollo en la construcción de vías férreas. Fueron numerosísimas las Compañías constructoras en Austria; la fiebre de especulación adquirió caracteres muy agudos; y las operaciones que las referidas Compañías efectuaron les dieron tan mala reputación, que la denominación de constructor de ferrocarriles casi equivalía a un insulto. En su historia de los ferrocarriles austriacos, dice Haberer que la crisis sobrevenida en 1873, a causa de los indicados abusos, puso en evidencia los graves inconvenientes de la situación, ya que los obligacionistas de las Compañías ferroviarias, creyendo asegurados sus derechos por el carácter hipotecario de sus préstamos, echaron de ver, al producirse la quiebra de muchas Compañías, que sus créditos no tenían fuerza alguna, por no haberse registrado en la forma prescrita por la Ley.

El enorme desarrollo que las vías férreas adquirieron de 1870 a 1873, fué súbitamente paralizado por la crisis de 1873. Desapareció el espíritu de empresa, el capital privado no quiso participar en nuevas construcciones y numerosas líneas reconocidas como importantes y necesarias no pudieron ser construídas. Además, muchos ferrocarriles en explotación se encontraron en crítica situación financiera, dirigiéndose al Estado en demanda de auxilio, cada vez con mayor insistencia y recordándole sus promesas de garantía hechas en otro tiempo.

Tal situación obligó al Gobierno a preocuparse seriamente, tratando de remediarla de un modo definitivo. Ante la crisis económica de 1873 y el estado de la cuestión ferroviaria, era urgente, ante todo, terminar la construcción de varias líneas reconocidas como necesarias, tanto para el Estado, como para el interés general, así como para proporcionar trabajo a gran número de obreros sin recursos; por lo que se empezó desde luego por algunas construcciones de pequeñas líneas, y, como línea principal, la de Tarvis-Pontafel.

Pero esas medidas sólo constituyeron un paliativo. Se requería algo más hondo para poner término a la situación antes descrita. Ello se hizo en 1877, año que marca el fin del tercer período y el principio del cuarto, en la política ferroviaria austriaca.

Cuarto período (1877 en adelante).—La ley de 14 de Septiembre de 1877, llamada ley de secuestro, concedía al Gobierno el derecho de encargarse directamente, bajo condiciones fijadas de antemano, de la explotación de los ferrocarriles privados cuyas Compañías manifestaran ciertas pretensiones relativas a la garantía de interés. Así comenzó en Austria un nuevo período de política ferroviaria, el cuarto y último, en que, si bien con distinta intensidad, se inician y prosiguen sin cesar los rescates, adoptándose francamente, por lo tanto, el régimen estatista.

Dicha ley de 1877 se aplicó, en primer término, a los ferrocarriles llamados del Archiduque Rodolfo y del Archiduque Albrecht, encargándose el Estado de la explotación de ambos en 1880. En el mismo año, en 7 de Mayo, se decretó la construcción, a expensas del Estado, del ferrocarril del Arlberg, y en 1881 el del transversal de Galitzia. También en 1881 se rescató el ferrocarril llamado de la Emperatriz Isabel. De este modo fué nuevamente creado el núcleo de la actual red de ferrocarriles del Estado austriaco.

La administración de dicha red fué regulada por la Ordenanza de 26 de Febrero de 1882, relativa a los «Principios fundamentales para la organización de la explotación por el Estado de los ferrocarriles del Oeste y de los ferrocarriles explotados por el Estado», creándose, al mismo tiempo, la Dirección imperial y real de la explotación de los ferrocarriles del Estado.

En los años siguientes fueron desarrollándose estos últimos, tanto por la terminación de las líneas que acaban de mencionarse, como por el rescate de otras. La longitud de líneas explotadas por el Estado se elevaba en 1879 a 950 kilómetros, sobre una red total de 11.319; al año siguiente a 1.970 kilómetros, siendo la red total de 11.434. En 1882 y 1884 la explotación del Estado se exten-

día a 3.009 y 5.070 kilómetros respectivamente; las longitudes totales en dichos años eran de 11.942 y 13.149 kilómetros.

En vista de ese desarrollo de la red del Estado, hubo que regular de nuevo y ampliar su administración, lo que se hizo mediante la creación de la Dirección imperial y real general de los ferrocarriles del Estado austriaco y de varias direcciones de explotación sometidas a aquélla, empezando a funcionar el sistema en 1.º de Agosto de 1884, en cuyo año se nombró también un Consejo de ferrocarriles del Estado encargado de informar sobre las cuestiones concernientes a la economía política.

De 1884 a 1895, las operaciones de rescate se prosiguieron con cierta actividad. Siguió después una época de paralización, debida, sobre todo, a complicaciones políticas. Y en 1906 se entró en la última fase del período que consideramos, ampliándose notablemente la red del Estado.

En fin de 1909, la red total de ferrocarriles austriacos sumaba 24.100 kilómetros, en números redondos, de los que unos 19.300 pertenecían alEstado y 4.800 a las Compañías.

Hay que advertir que aun hoy mismo, pero mucho más antes de los últimos rescates, en Austria se encuentran líneas privadas explotadas por el Estado y recíprocamente.

RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN DE LA RED DEL ESTADO AUSTRIACO.—En los cuadros que más adelante se incluyen, figuran varios datos sobre el particular. No obstante lo cual, haremos aquí algunas indicaciones, con las que terminaremos esta noticia sobre los ferrocarriles austriacos. Lo que sigue —según revela el título de este apartado— sólo se refiere a los ferrocarriles del Estado austriaco.

El dictamen de la Comisión Parlamentaria encargada de informar sobre el presupuesto de ferrocarriles del Estado para el ejercicio 1910, evaluaba el capital del establecimiento de las líneas del Estado, en fin de 1909, en..............................	coronas (1)	4.186.077.000
Añadiendo el valor del capital de establecimiento de las líneas rescatadas en 1909, no incluído antes..............................	»	1.298.607.000
Resulta un capital total de la Red del Estado, en 1.º de Enero de 1910 (19.300 kilómetros) de..............................	»	5.484.684.000

La carga financiera total representada por esta suma era de 236.791.280 coronas.

Ahora bien, los productos previstos para 1910, se evaluaron en 776.176.990 coronas y los gastos de explotación en 606.961.850, quedando, por consiguiente, un excedente de explotación de coronas 169.215.140, que, comparado con las cargas de capital antes indicadas, acusaba un déficit previsto en 67.576.140 coronas, debiendo ser cubierto por el Estado.

En realidad, teniendo en cuenta otros factores en cuyo examen no hemos de detenernos aquí, se calculaba, en definitiva, el déficit total para 1910, en 90 millones de coronas, en números redondos.

Según el ponente de la referida Comisión, estos lamentables resultados obligaban a transformar radicalmente la explotación de los ferrocarriles, porque el Estado, a la larga, no podría continuar cubriendo déficits tan elevados. La desproporción entre los gastos y los productos era todavía más digna de notarse, si se considera que las cuentas del último ejercicio de la Compañía de los ferrocarriles de la red del Sur señalaban una baja en el coeficiente de explotación de 75,27 por 100 a 73,83, y aun a 61,62, si se deducen de dichas cuentas ciertos gastos no imputables, en realidad, a la explotación; mientras que, por el contrario, el coeficiente de explotación de los ferrocarriles del Estado se elevó de 75,93 por 100 en 1907, a 81,03 en 1908 y a 87,21 en 1909.

El ponente excitaba al Gobierno a tomar las medidas necesarias para introducir las mayores economías en la explotación. En particular, en la reorganización de la Administración de los ferro-

(1) La corona equivale a 1'05 francos.

carriles, actualmente en preparación —añadía— será necesario que todo concurra a la más estricta economía, sin que por ello padezca la seguridad de la explotación. Es necesario, en este sentido, desechar la idea, varias veces expresada, de crear una autoridad intermedia entre el Ministerio y las direcciones de los ferrocarriles, porque con ello el mecanismo administrativo sería más complicado y costoso. El continuo crecimiento de los gastos de personal —agregaba— da lugar igualmente a serias reflexiones: se han tenido muy en cuenta las peticiones del personal de ferrocarriles, como lo revelan las medidas tomadas en su favor en los últimos tiempos; justo sería, pues, exigir ahora, en reciprocidad, que cada cual rinda el máximo trabajo posible. En las cuestiones de aprovisionamiento —decía— habrá que celar sin descanso, aprovechando las oportunidades favorables para hacer las compras a los precios más convenientes, especialmente por lo que se refiere al combustible.

Sin embargo —concluía el ponente, diputado Kolischer— los ferrocarriles del Estado austriaco sólo pueden esperar que mejore su rendimiento, remozando su explotación. Desde luego, los gastos afectos a las instalaciones de vías y estaciones son en absoluto insuficientes. El número de coches de viajeros es igualmente muy escaso y los pedidos de locomotoras demasiado reducidos. Para solventar tales deficiencias será preciso gastar en poco tiempo unos 500 millones.

En 1911 la *Allgemeine Tarif Anzeiger*, de Viena, dedicó al examen de los resultados financieros del Estado austriaco, una serie de artículos. Las causas de los malos resultados financieros de la explotación, se encuentran, según el autor de aquellos, en la historia de la formación de la red del Estado, radicando también, en parte, en las condiciones de la explotación. Respecto a estas últimas, dice que las cargas del personal representan el 56 por 100 de los gastos de explotación, mientras que en Prusia, por ejemplo, apenas llegan al 46 por 100. Se señalan en dicho trabajo análogas deficiencias a las indicadas por el ponente de la Comisión de 1910, y se cree igualmente necesario obviarlas. Ante la dificultad de la situación, que estribaba en la existencia de los déficits y, al propio tiempo, en la necesidad de hacer nuevos y considerables gastos, propone el autor un remedio: no amortizar la deuda de los ferrocarriles del Estado. Nada diremos aquí acerca de este particular, porque los argumentos empleados en favor de dicha tesis en el trabajo a que venimos refiriéndonos, son semejantes a los que se examinan con detención en «La discusión parlamentaria del presupuesto de ferrocarriles del Estado belga de 1880» que explanamos en el capítulo IV (tomo IV) del presente Título.

Por lo demás, remitimos al lector a lo que sobre los ferrocarriles del Estado austriaco se dice en el Apéndice I del capítulo VII y en algún otro lugar del Título, y a los datos estadísticos que se exponen a continuación.

Ferrocarriles locales.—Hacia 1870 empezó en Austria a notarse un importante movimiento de opinión en favor de la construcción de ferrocarriles locales, por motivos análogos a los que en la mayoría de los países los han provocado. De igual modo que en tantas otras naciones, la política especial de estos pequeños ferrocarriles difiere en varios puntos de la política ferroviaria general. Y habiendo dedicado a aquella el tomo III de esta Obra, no insistiremos aquí sobre el particular, limitándonos a consignar que el desarrollo de las líneas locales austriacas —reguladas, claro es, por leyes especiales— ha sido muy considerable.

HUNGRÍA

Por lo que se refiere a Hungría, también remitimos al lector al Apéndice I del capítulo VII y a los datos estadísticos que siguen. Haremos, sin embargo, aquí algunas pequeñas indicaciones.

De 1845 a 1850 el Estado poseyó por primera vez unos 150 kilómetros de vías férreas, pero no los conservó. Sólo en 1867, cuando, con el restablecimiento de la Constitución, recobró el país la calma y tranquilidad necesarias para su desarrollo económico, pudo el Gobierno dedicar su actividad al desarrollo de los ferrocarriles, y, obedeciendo a motivos políticos y económicos, empezó la formación de una red de Estado.

En esa época el Gobierno obtuvo, para la construcción de ferrocarriles y canales, un primer crédito de 120 millones de coronas. Parte de ellos fueron empleados desde luego en los primeros rescates de líneas, que fueron las de Pest-Havan-Salgotarjan y Salgotarjan-Josefsschacht, entonces explotadas por la Compañía del Norte de Hungría. Según el contrato de 30 de Junio de 1868, esas líneas pasaron a poder del Estado, constituyendo así el primer núcleo de su red, que ha ido después desarrollándose gradualmente, llegando a adquirir una extensión considerable.

En fin de 1909, la longitud total de los ferrocarriles húngaros era de 20.310 kilómetros, de los que 8.091 (40 por 100) pertenecían al Estado, y 12 219 (60 por 100) a Compañías. De esos 20.310 kilómetros, 9.012 (44 por 100) eran grandes líneas y 11.298 (56 por 100) líneas de interés local. El estado poseía 85 por 100 de las grandes líneas y 3,5 por 100 de las de interés local, pero administraba, además, 78 por 100 de las líneas privadas de interés local. En suma, en dicha fecha, el 83 por 100 de los ferrocarriles de Hungría eran explotados por el Estado.

El capital de establecimiento correspondiente al conjunto de los ferrocarriles húngaros, era, en fin de 1909, de 4.217.410.871 coronas, correspondiendo: el 63 por 100 a la red del Estado; el 19 por 100 a las líneas de interés local que administra el Estado, pero de las que no es propietario; y el 18 por 100 a las poseídas y explotadas por Compañías.

En cuanto a los resultados financieros de la red del Estado, también en Hungría han sido muy poco favorables, como indica el cuadro núm. 184.

ALGUNOS DATOS ESTADÍSTICOS SOBRE LOS FERROCARRILES DE AUSTRIA-HUNGRÍA

A continuación incluímos 6 cuadros estadísticos: el 181 muestra el desarrollo de los ferrocarriles en Austria; el 182, los resultados financieros de la red de ferrocarriles del Estado austriaco; los cuadros 183 y 184 contienen datos análogos respecto a los ferrocarriles de Hungría; en el 185 hemos hecho un resumen general de la distribución de la propiedad de los ferrocarriles austrohúngaros; y, por último, el 186 es un extracto de la estadística oficial, correspondiente a 1911, de los ferrocarriles que forman parte de la Unión Alemana «Verein», de que se habla detenidamente en el capítulo V (tomo IV) y que, por consiguiente, puede considerarse como complemento de dicho capítulo, a la vez que de estas notas sobre Austria-Hungría y de las que más adelante incluímos sobre Luxemburgo, Holanda, etc.

CUADRO NÚM. 181 (LXXIX)

Desarrollo de los ferrocarriles en Austria

AÑOS	LONGITUD TOTAL DE LÍNEAS		LÍNEAS PRIVADAS EXPLOTADAS POR EL ESTADO	
	Kilómetros	Por 100 con relación a 1898	Kilómetros	Por 100 del total de líneas
1837	14	0'08	»	»
1842	378	2'08	»	»
1847	1.048	5'76	478	45'61
1852	1.392	7'66	867	62'28
1857	1.982	10'90	805	40'61
1862	3.351	18'43	13	0'39
1867	4.145	22'80	13	0'31
1872	8.508	46'80	13	0'15
1877	11.255	61'90	704	6'25
1882	11.942	65'68	3.009	25'20
1887	14.187	78'03	5.350	37'70
1892	15.704	86'37	7.595	48'34
1897	17.338	95'36	9.498	54'78
1898	18.182	100'00	10.195	56'07
1910	Líneas pertenecientes al Estado ... Km. 19.300 Idem íd. a Compañías ... » 4.800 LONGITUD TOTAL DE LÍNEAS .. » 24.100			

CUADRO NÚM. 182 (LXXX)

Resultados financieros de la Red de ferrocarriles del Estado austriaco

AÑOS	Carga anual de intereses y amortización del capital de establecimiento — Coronas	Producto neto de la explotación — Coronas	Insuficiencia a cargo del Estado — Coronas
1896	106.187.000	65.402.000	40.785.000
1908	173.978.000	95.854.000	78.064.000
AUMENTO (POR 100)	63'78	46'56	91'40
	CON RELACIÓN AL AÑO 1896		
	Aumento de las cargas de intereses y amortización — Por 100	Diferencia del producto neto — Por 100	Aumento de la insuficiencia a cargo del Estado — Por 100
1897	1'99	— 2'06	8'48
1898	3'33	— 3'12	13'67
1899	5'01	— 13'05	33'97
1900	7'07	— 32'26	70'14
1901	8'75	— 21'88	57'88
1902	10'98	— 16'33	54'52
1903	12'90	— 13'90	55'88
1904	14'32	— 6'90	48'35
1905	16'82	+ 10'47	27'02
1906	25'71	+ 26'84	23'41
1907	60'90	+ 76'41	36'02
1908	63'78	+ 46'56	91'40

CUADRO NÚM. 183 (LXXXI)

Desarrollo de los ferrocarriles en Hungría

AÑOS	Longitud total de líneas — *Kilómetros*	Líneas del Estado — *Kilómetros*	Líneas privadas explotadas por el Estado — *Kilómetros*	Líneas privadas de explotación autónoma — *Kilómetros*
1876	6.704	1.071	»	5.633
1881	7.203	2.623	222	2.623
1886	9.355	4.212	433	4.710
1891	11.965	7.370	2.415	2.180
1896	14.880	7.536	4.659	2.685
1901	17.271	7.678	6.619	2.974
1906	18.683	7.772	7.760	3.150
1910	20.310	8.091	8.872	3.347

CUADRO NÚM. 184 (LXXXII)

Resultados financieros de la Red de ferrocarriles del Estado húngaro

AÑOS	Capital invertido en los ferrocarriles del Estado — *Coronas*	Producto neto de la explotación — *Coronas*	Cargas de intereses y amortización — *Coronas*	Déficit o excedente — *Coronas*
1900	2.174.013.933	83.415.476	94.630.559	— 11.215.083
1901	2.205.432.232	76.668.265	100.272.018	— 23.603.753
1902	2.236.332.689	81.198.068	100.414.722	— 19.216.654
1903	2.274.364.187	84.057.181	97.060.238	— 13.003.057
1904	2.282.679.440	88.128.079	95.250.931	— 7.122.852
1905	2.316.952.698	91.349.602	98.854 866	— 4.505.264
1906	2.354.079.558	104.770.835	98.035.794	+ 10.735.041
1907	2.400.709.936	88.997.853	99.043.422	— 10.045.569
1908	2.537.862.704	69.933.584	102.986.605	— 33.053.021
1909	2.672.475.692	64.960.093	107.682.087	— 42.721.994
1910	2.786.611.073	93.221.089	»	»

CUADRO NÚM. 185 (LXXXIII)

Resumen general de la distribución de la propiedad de los ferrocarriles en Austria Hungría en 1.° de Enero de 1910

	LÍNEAS PERTENECIENTES A		Longitud total de líneas de ferrocarriles — *Kilómetros*
	Estado — *Kilómetros*	Compañías — *Kilómetros*	
Austria	19.300	4.800	24.100
Hungría	8.091	12.219	20.310
AUSTRIA-HUNGRÍA	27.391 (1)	17.019 (1)	44.410 (1)

(1) Este cuadro lo hemos compuesto, para ofrecer un resumen de conjunto que creemos útil, a base de los datos contenidos en los cuadros números 181 y 183. Comparándolo con las cifras que respecto a Austria-Hungría aparecen en el cuadro núm. 200 (Estado, 35.481 kilómetros; Compañías, 8.890 kilómetros) sorprende mucho la notable diferencia que se encuentra en la distribución de la propiedad de las líneas. Pero si a los 27.391 kilómetros del Estado del presente cuadro se sumasen los 8.872 del número 183, pertenecientes a Compañías pero explotados por el Estado húngaro, quedarían sensiblemente de acuerdo los cuadros números 185 (o sea, éste) y 200. Nos inclinamos, pues, a creer que el error está en el cuadro núm. 200, tanto más cuanto que los cuadros 181 y 183 los hemos tomados de monografías especiales muy serias en las que no nos parece posible pueda existir una equivocación de esa magnitud.

CUADRO NÚM. 186 (LXXXIV)

Estadística de los ferrocarriles que forman parte de la Unión Alemana «VEREIN» correspondiente al año 1911

(EXTRACTO DE LA ESTADÍSTICA OFICIAL)

	I.—LONGITUDES Y GASTOS DE PRIMER ESTABLECIMIENTO						
	LÍNEAS EXPLOTADAS				GASTO DE PRIMER ESTABLECIMIENTO DE LAS VIAS NORMALES		
	En 31 Diciembre 1911	LONGITUD DE LAS VÍAS			Longitud kilométrica	GASTO TOTAL	Gasto kilométrico
		Vía única	Dos o más vías	Vías accesorias			
	Kilómetros	*Kilómetros*	*Kilómetros*	*Kilómetros*	*Kilómetros*	*Francos*	*Francos*
Alemania	58.912	35.392	47.597	36.797	58.527	22.997.397.142	390.940
Austria-Hungría	42.961	37.270	9.639	13.283	42.283	13.499.428.049	320.539
Luxemburgo, Holanda y varios	8.168	5.912	3.620	3.837	8.012	1.572.314.028	322.443
CONJUNTO DE LA UNIÓN	110.041	78.574	60.856	53.917	108.822	38.069.139.219	360.211

II.—MATERIAL MÓVIL	ALEMANIA	AUSTRÍA-HUNGRÍA	LUXEMBURGO, HOLANDA Y VARIOS	CONJUNTO DE LA UNIÓN
Locomotoras: De vapor	18.285	8.527	2 005	28.817
Locomotoras: Máquinas-tender	9.294	2.578	422	12.294
Locomotoras: *Suma*	27.579	11.105	2.427	41.111
Locomotoras: Medias por kilómetro	0'468	0'258	0'298	0'374
Tenders	18.206	8.541	2 006	28.753
Coches de viajeros: Número de coches	59.654	22.256	5.100	87.010
Coches de viajeros: Idem de plazas para viajeros	2.925.921	917.872	228.746	4.072.539
Vagones de mercancías de todas clases: Número de vagones	617.401	237.030	55.724	910.155
Vagones de mercancías de todas clases: Capacidad de carga (toneladas)	8.517.518	3.150.606	687.638	12.355.762
Recorrido total de las locomotoras (kilómetros)	1.174.360.065	441.457.670	112.537.050	1.728.354.785
Recorrido total de los ejes de los coches de viajeros (kilómetros)	8.222.415.409	2.705.596.416	732.427.360	11.660.439.185
Recorrido total de los ejes de los coches de viajeros y de los vagones de mercancías (kilómetros)	30.415.078.730	12.248 944.795	2.699.089.075	45.362.112.600
III.—NÚMERO Y RECORRIDO DE LOS VIAJEROS Y DE LAS TONELADAS DE MERCANCÍAS				
Número total de viajeros transportados	1.613.617.668	384.673.394	102.545.300	2.100.836.362
Idem íd. de viajeros-kilómetro	37.512.653.307	12.335.476.124	3.460.436.894	53.308.566.325
Recorrido medio de un viajero (kilómetros)	23'25	32'07	33'75	25'38
Número de viajeros-kilómetro por kilómetro de longitud media explotada	659.289	291.347	424.384	496.748
Número total de toneladas de mercancías transportadas	597.708.796	215.541.436	46.025.149	859.275.381
Número total de toneladas-kilómetro	61.650.660.186	25.240.737.755	4.780.214.979	91.671.612.920
Recorrido medio de una tonelada (kilómetros)	103'02	114'63	106'35	106'07
Número de toneladas-kilómetro por kilómetro de longitud media explotada	1.058.488	590.754	586.143	840.097
Frecuentación media por kilómetro de longitud abierta al servicio de mercancías (toneladas)	5.045	10.262	5.865	7.875

IV.—PRODUCTOS DE LA EXPLOTACIÓN Y TARIFAS KILOMÉTRICAS MEDIAS PERCIBIDAS	ALEMANIA		AUSTRIA-HUNGRÍA		LUXEMBURGO, HOLANDA Y VARIOS		CONJUNTO DE LA UNIÓN	
Longitud media explotada (kilómetros)...	58.566		42.746		8.154		109.466	
Idem íd. abierta al servicio de viajeros (kilómetros)...	56.923		42.339		8.085		107.347	
Longitud media abierta al servicio de mercancías (kilómetros)...	58.244		42.726		8.150		109.120	
Productos totales de viajeros y equipajes (Francos)...	1.146.582.344		416.883.905		131.284.696		1.694.750.945	
Productos totales de mercancías y animales (Francos)...	2.645.666.731		1.155.155.579		202.305.291		4.003.127.601	
Productos varios de la explotación (Francos)...	270.889.659		76.609.191		27.278.694		374.777.544	
TOTAL GENERAL DE LOS PRODUCTOS (FRANCOS)	4.063.138.734		1.648.648.675		360.868.681		6.072.656.090	
	Francos	Por 100	Francos	Por 100	Francos	Por 100	Francos	Por 100
Productos kilométricos de viajeros...	20.142	27'05	9.846	24'38	15.488	34'70	15.788	26'78
Idem íd. de equipajes, perros, etc...	832		354		750		637	
Suma...	20.974		10.200		16.238		16.425	
Productos kilométricos de mercancías y animales...	45.424	66'28	27.036	70'98	24.823	57'74	36.685	67'05
Suman los productos del tráfico por Km.	64.751		36.776		40.912		52.051	
Productos varios por kilómetro...	4.625	6'67	1.793	4'64	3.345	7'56	3.424	6'17
TOTAL GENERAL DE LOS PRODUCTOS POR KM..	69.376	100	38.569	100	44.257	100	55.475	100
Poducto medio total por tren-kilómetro (Francos)...	5'375		5'212		4'428		5'262	
Tarifas kilométricas medias percibidas. Viajeros (cts. de Fr.)	2'94		3'26		3'62		3'05	
Tarifas kilométricas medias percibidas. Mercancías »	4'65		5'16		4'41		4'77	
V. – ESTADO DEL PERSONAL, GASTOS DE EXPLOTACIÓN, RELACIÓN ENTRE LOS GASTOS Y LOS PRODUCTOS, PRODUCTO NETO Y RENDIMIENTO								
Número de personas empleadas...	710.843		407.755		86.322		1.204.920	
Idem íd. íd. por kilómetro de línea...	12'15		9'54		10'59		11'02	
Suman los gastos del personal (Francos).	1.466.828.301		676.326.737		128.108.846		2.271.263.884	
Gastos ajenos al personal (Francos)...	1.178.356.145		524.911.297		107.279 421		1.810.546.863	
TOTAL DE GASTOS (FRANCOS)...	2.645.184.446		1.201.238.034		235.388.267		4.081.810.747	
Producto neto (Francos)...	1.417.954.287		447.400.641		125.490.414		1.990.845.342	
	Francos	Por 100	Francos	Por 100	Francos	Por 100	Francos	Por 100
Gastos (por kilómetro) del personal...	25.075	55'39	15.822	55'90	15.711	56'47	20.761	55'60
Idem (íd.) ajenos al personal...	20.090	46'61	12.279	44'10	13.157	43'53	16.528	44'40
TOTAL DE GASTOS POR KILÓMETRO..	45.165	100'00	28.101	100'00	28.867	100'00	37.289	100'00
IDEM DE PRODUCTOS BRUTOS POR ID.	69.376	»	38.569	»	44.257	»	55.475	»
Producto neto por kilómetro...	24.211	»	10.466	»	15.390	»	18.186	»
Gasto total por tren-kilómetro...	3'500	»	3'800	»	2'888	»	3'537	»
Producto total por tren-kilómetro...	5'375	»	5'212	»	4'428	»	5'262	»
Productó neto por tren-kilómetro...	1'875	»	1'412	»	1'540	»	1'725	»
Relación (%) de los gastos a los productos.	»	65'10	»	72'86	»	65'23	»	67'22
Idem (%) del producto neto al capital de establecimiento...	»	6'17	»	3'31	»	»	»	5'12

VI.—ESTADÍSTICA DE ACCIDENTES		ALEMANIA		AUSTRIA-HUNGRÍA		LUXEMBURGO, HOLANDA Y VARIOS		CONJUNTO DE LA UNIÓN	
Número total de accidentes		3.303		4.051		819		8.173	
		Muertos	Heridos	Muertos	Heridos	Muertos	Heridos	Muertos	Heridos
Número de victimas...	Viajeros	115	571	58	614	24	83	197	1.268
	Empleados	560	1.367	287	2.108	86	254	933	3.729
	Otras personas	327	322	304	440	142	101	773	863
	Sumas	1.002	2.260	649	3.162	252	438	1.903	5.860
	Número total de muertos y heridos	3.262		3.811		690		7.763	

III.—JAPÓN

Historia y desarrollo de la red.—El primer programa relativo al establecimiento de ferrocarriles en el Japón data del año 1867. Ese programa, elaborado por el Sr. Ogasawara Iki, debía ser ejecutado con la ayuda de los Estados Unidos de América. La guerra de restauración paralizó las negociaciones comenzadas con tal fin.

Poco después de la restauración, el Gobierno preparó un nuevo proyecto de construcción de ferrocarriles, en el que trabajaron el Conde Okuma y el Marqués Ito, entonces Subsecretarios de Estado en Hacienda. Encontrándose muy pobre el Tesoro en aquella época, se reconoció que el único medio de realizar el proyecto consistía en acudir a empréstitos extranjeros. A este efecto se negoció un empréstito con Mr. Lay, banquero inglés, que prometió proporcionar un millón de libras esterlinas, al 9 por 100 de interés, para la construcción de los ferrocarriles japoneses, lo que fué aceptado por el Gobierno, pero provocó bien pronto una grave oposición y desencadenó una agitación nacional.

Por fin, en Marzo de 1870 comenzaron las obras del Ferrocarril de Tokio a Yokohama, bajo la dirección del Ingeniero inglés Mr. Edmond Morrel, y la de la línea de Osaka a Kobe en el siguiente mes de Noviembre. En Mayo de 1872 se abrió al tráfico la Sección de Shinagawa a Yokohama y en Julio se había terminado la línea hasta Tokio-Shimbashi. La inauguración del ferrocarril de Tokio a Yokohama se celebró en la estación terminal de Shimbashi (Tokio), en presencia del Emperador, en el mes de Noviembre del año últimamente citado. Así empezó la red de ferrocarriles del Japón, que ha llegado a alcanzar considerable desarrollo.

La primera *Oficina de ferrocarriles* fué creada en 19 de Marzo de 1870. Desde ese año (si se prescinde de los trabajos preparatorios que empezaron, como se ha dicho, en 1867) por lo que concierne a la construcción, y desde 1872, si se tiene en cuenta la apertura a la explotación del primer trozo de ferrocarril, hasta 1885-86, se desenvuelve la primera fase de la historia de los ferrocarriles japoneses, en que la construcción de los mismos se llevó a cabo, a la vez, por el Estado y por una Compañía privada. En 1877 se abrió a la explotación la línea de Osaka a Kyoto. En 1880, unos 100 kilómetros de líneas, en números redondos, se hallaban abiertos al tráfico. En 1881 se constituyó la «Compañía del Ferrocarril Nipón», primera de las Compañías ferroviarias del Japón, que a mediados de 1884 explotaba un centenar de kilómetros.

De 1885-86 a 1899 se extiende el segundo período histórico de los ferrocarriles japoneses, cuya característica consiste en el desarrollo de las redes privadas. La construcción de ferrocarriles —que en los 15 primeros años había sido muy lenta— progresó extraordinariamente en este segundo período.

En 1888 y 1889 se constituyeron las Compañías de San-Yo Railway y Kyushu Railway.

En Junio de 1892 se promulgó la «Ley de construcción de ferrocarriles», por la que se decretó el trazado de las futuras líneas. Aquellas cuya construcción fué considerada más urgente, se incluyeron en el «Programa del primer período de construcción»; esas líneas tenían una longitud total de 3.060 kilómetros y debían terminarse en un plazo de diez años. Las líneas restantes formaban el «Programa del segundo período de construcción»; comprendía más de 4.065 kilómetros, de los cuales 1.080 se concedieron a Compañías privadas, con el asentimiento de la Dieta.

A fines de 1894, la extensión de la red del Estado se elevaba a 915 kilómetros de líneas. Poco después de la guerra chino-japonesa, la impulsión que tomaron los negocios se tradujo en los ferrocarriles por la aparición de gran número de proyectos. En el solo año de 1897, memorable en

la historia de los ferrocarriles japoneses, fueron abiertos a la explotación 750 kilómetros de líneas, comprendidas las del Estado y las privadas. En fin de 1898, poseía el Japón 5.500 kilómetros, de los que 1.235 se explotaban por el Estado y el resto por 42 Compañías privadas.

En 1899 puede considerarse que empieza el tercer período de la historia de los ferrocarriles japoneses. Las Compañías privadas creadas a partir de esa fecha son muy escasas; en cambio, se operan numerosas fusiones de pequeñas redes. Viene a ser éste un corto período de transición (1899-1906).

En 1906, por ley de 31 de Marzo, se decidió el rescate de las principales Compañías privadas, abriéndose el cuarto y último período de la historia ferroviaria del Japón. En esa época el Gobierno poseía unos 2.400 kilómetros de vías férreas, mientras que la red de las Compañías privadas venía a ser de 5.300 kilómetros; el total de los ferrocarriles japoneses en explotación sumaba, pues, 7.700 kilómetros en números redondos. La celebración del gran hecho económico del rescate tuvo lugar en Nagoya, centro geográfico del Imperio, el 20 de Mayo, revistiendo gran solemnidad y hallándose presentes todos los Directores y Administradores de los ferrocarriles del Japón.

Las líneas japonesas —para las que se adoptó la vía métrica (1,067 metros) desde un principio— fueron establecidas no sólo teniendo en cuenta las necesidades del comercio y de la industria, sino también las exigencias de carácter militar. Los mejores puertos, frente a China, se hallan unidos por ferrocarril con los centros importantes. Las líneas de interés militar estaban ya bastante bien establecidas y equipadas a principios del presente siglo, opinándose en el Japón, en vista de ello, años antes de estallar la guerra europea, que en el porvenir será posible ocuparse casi exclusivamente, en materia de ferrocarriles, de las necesidades del comercio y de la industria.

Legislación.—Las primeras disposiciones concernientes a las vías férreas datan de Febrero de 1872, siendo modificadas en el mes de Mayo siguiente por los «Reglamentos generales relativos a la explotación de los ferrocarriles».

Estos se completaron posteriormente con reglamentos accesorios, que se han sucedido hasta 1887, época en que aparecieron los «Reglamentos de los ferrocarriles privados». Cinco años más tarde, en 1892, se promulgó la «Ley de construcción de ferrocarriles» a que antes nos hemos referido. En Marzo de 1900 se aprobaron dos importantes leyes que fueron puestas en vigor en Octubre: la «Ley de los ferrocarriles privados»; y la «Ley relativa a la explotación de los ferrocarriles.»

No hay que decir que la más importante sobre la materia, en toda la historia de los ferrocarriles japoneses, es la «Ley de nacionalización de los ferrocarriles, de 31 de Marzo de 1906», que fué completada por la «Ley de rescate del ferrocarril Seoul-Fusan» en Corea.

Debemos citar, por último, la «Ley relativa a los ferrocarriles ligeros», secundarios o locales, de 1910. Antes, esta clase de líneas, por carecerse de legislación especial para ellas, se regulaban en la práctica como los ferrocarriles ordinarios, o bien como los tranvías. La expresada ley llenó ese vacío, estimulando al propio tiempo la construcción de ferrocarriles locales, a los que se otorga la garantía de interés hasta un límite del 5 por 100 de los gastos de establecimiento. El ancho de vía de las líneas locales es, por lo común, el mismo del de las de interés general (1,067 metros), pero hay varios de vía más estrecha (0,914 y 0,610 metros), así como también algunos eléctricos del ancho normal centro-europeo de 1,435 metros. Parece que la expresada ley va teniendo mucha eficacia para el desarrollo de estas líneas locales.

El rescate de los ferrocarriles privados.—Ya hemos dicho que la vía métrica fué la adop-

III.—JAPÓN

Historia y desarrollo de la red.—El primer programa relativo al establecimiento de ferrocarriles en el Japón data del año 1867. Ese programa, elaborado por el Sr. Ogasawara Iki, debía ser ejecutado con la ayuda de los Estados Unidos de América. La guerra de restauración paralizó las negociaciones comenzadas con tal fin.

Poco después de la restauración, el Gobierno preparó un nuevo proyecto de construcción de ferrocarriles, en el que trabajaron el Conde Okuma y el Marqués Ito, entonces Subsecretarios de Estado en Hacienda. Encontrándose muy pobre el Tesoro en aquella época, se reconoció que el único medio de realizar el proyecto consistía en acudir a empréstitos extranjeros. A este efecto se negoció un empréstito con Mr. Lay, banquero inglés, que prometió proporcionar un millón de libras esterlinas, al 9 por 100 de interés, para la construcción de los ferrocarriles japoneses, lo que fué aceptado por el Gobierno, pero provocó bien pronto una grave oposición y desencadenó una agitación nacional.

Por fin, en Marzo de 1870 comenzaron las obras del Ferrocarril de Tokio a Yokohama, bajo la dirección del Ingeniero inglés Mr. Edmond Morrel, y la de la línea de Osaka a Kobe en el siguiente mes de Noviembre. En Mayo de 1872 se abrió al tráfico la Sección de Shinagawa a Yokohama y en Julio se había terminado la línea hasta Tokio-Shimbashi. La inauguración del ferrocarril de Tokio a Yokohama se celebró en la estación terminal de Shimbashi (Tokio), en presencia del Emperador, en el mes de Noviembre del año últimamente citado. Así empezó la red de ferrocarriles del Japón, que ha llegado a alcanzar considerable desarrollo.

La primera *Oficina de ferrocarriles* fué creada en 19 de Marzo de 1870. Desde ese año (si se prescinde de los trabajos preparatorios que empezaron, como se ha dicho, en 1867) por lo que concierne a la construcción, y desde 1872, si se tiene en cuenta la apertura a la explotación del primer trozo de ferrocarril, hasta 1885-86, se desenvuelve la primera fase de la historia de los ferrocarriles japoneses, en que la construcción de los mismos se llevó a cabo, a la vez, por el Estado y por una Compañía privada. En 1877 se abrió a la explotación la línea de Osaka a Kyoto. En 1880, unos 100 kilómetros de líneas, en números redondos, se hallaban abiertos al tráfico. En 1881 se constituyó la «Compañía del Ferrocarril Nipón», primera de las Compañías ferroviarias del Japón, que a mediados de 1884 explotaba un centenar de kilómetros.

De 1885-86 a 1899 se extiende el segundo período histórico de los ferrocarriles japoneses, cuya característica consiste en el desarrollo de las redes privadas. La construcción de ferrocarriles —que en los 15 primeros años había sido muy lenta— progresó extraordinariamente en este segundo período.

En 1888 y 1889 se constituyeron las Compañías de San-Yo Railway y Kyushu Railway.

En Junio de 1892 se promulgó la «Ley de construcción de ferrocarriles», por la que se decretó el trazado de las futuras líneas. Aquellas cuya construcción fué considerada más urgente, se incluyeron en el «Programa del primer período de construcción»; esas líneas tenían una longitud total de 3.060 kilómetros y debían terminarse en un plazo de diez años. Las líneas restantes formaban el «Programa del segundo período de construcción»; comprendía más de 4.065 kilómetros, de los cuales 1.080 se concedieron a Compañías privadas, con el asentimiento de la Dieta.

A fines de 1894, la extensión de la red del Estado se elevaba a 915 kilómetros de líneas. Poco después de la guerra chino-japonesa, la impulsión que tomaron los negocios se tradujo en los ferrocarriles por la aparición de gran número de proyectos. En el solo año de 1897, memorable en

la historia de los ferrocarriles japoneses, fueron abiertos a la explotación 750 kilómetros de líneas, comprendidas las del Estado y las privadas. En fin de 1898, poseía el Japón 5.500 kilómetros, de los que 1.235 se explotaban por el Estado y el resto por 42 Compañías privadas.

En 1899 puede considerarse que empieza el tercer período de la historia de los ferrocarriles japoneses. Las Compañías privadas creadas a partir de esa fecha son muy escasas; en cambio, se operan numerosas fusiones de pequeñas redes. Viene a ser éste un corto período de transición (1899-1906).

En 1906, por ley de 31 de Marzo, se decidió el rescate de las principales Compañías privadas, abriéndose el cuarto y último período de la historia ferroviaria del Japón. En esa época el Gobierno poseía unos 2.400 kilómetros de vías férreas, mientras que la red de las Compañías privadas venía a ser de 5.300 kilómetros; el total de los ferrocarriles japoneses en explotación sumaba, pues, 7.700 kilómetros en números redondos. La celebración del gran hecho económico del rescate tuvo lugar en Nagoya, centro geográfico del Imperio, el 20 de Mayo, revistiendo gran solemnidad y hallándose presentes todos los Directores y Administradores de los ferrocarriles del Japón.

Las líneas japonesas —para las que se adoptó la vía métrica (1,067 metros) desde un principio— fueron establecidas no sólo teniendo en cuenta las necesidades del comercio y de la industria, sino también las exigencias de carácter militar. Los mejores puertos, frente a China, se hallan unidos por ferrocarril con los centros importantes. Las líneas de interés militar estaban ya bastante bien establecidas y equipadas a principios del presente siglo, opinándose en el Japón, en vista de ello, años antes de estallar la guerra europea, que en el porvenir será posible ocuparse casi exclusivamente, en materia de ferrocarriles, de las necesidades del comercio y de la industria.

Legislación.—Las primeras disposiciones concernientes a las vías férreas datan de Febrero de 1872, siendo modificadas en el mes de Mayo siguiente por los «Reglamentos generales relativos a la explotación de los ferrocarriles».

Estos se completaron posteriormente con reglamentos accesorios, que se han sucedido hasta 1887, época en que aparecieron los «Reglamentos de los ferrocarriles privados». Cinco años más tarde, en 1892, se promulgó la «Ley de construcción de ferrocarriles» a que antes nos hemos referido. En Marzo de 1900 se aprobaron dos importantes leyes que fueron puestas en vigor en Octubre: la «Ley de los ferrocarriles privados»; y la «Ley relativa a la explotación de los ferrocarriles.»

No hay que decir que la más importante sobre la materia, en toda la historia de los ferrocarriles japoneses, es la «Ley de nacionalización de los ferrocarriles, de 31 de Marzo de 1906», que fué completada por la «Ley de rescate del ferrocarril Seoul-Fusan» en Corea.

Debemos citar, por último, la «Ley relativa a los ferrocarriles ligeros», secundarios o locales, de 1910. Antes, esta clase de líneas, por carecerse de legislación especial para ellas, se regulaban en la práctica como los ferrocarriles ordinarios, o bien como los tranvías. La expresada ley llenó ese vacío, estimulando al propio tiempo la construcción de ferrocarriles locales, a los que se otorga la garantía de interés hasta un límite del 5 por 100 de los gastos de establecimiento. El ancho de vía de las líneas locales es, por lo común, el mismo del de las de interés general (1,067 metros), pero hay varios de vía más estrecha (0,914 y 0,610 metros), así como también algunos eléctricos del ancho normal centro-europeo de 1,435 metros. Parece que la expresada ley va teniendo mucha eficacia para el desarrollo de estas líneas locales.

El rescate de los ferrocarriles privados.—Ya hemos dicho que la vía métrica fué la adop-

tada en el Japón desde un principio. Aquellos ferrocarriles tienen poca longitud con doble vía, siendo corriente que ésta no haya sido prevista ni en la infraestructura, ni en las obras de fábrica. El conjunto de la organización de las redes, según unos, parece el resultado exclusivo de la atenta imitación de los métodos ingleses; otros, sin desconocer la innegable influencia inglesa, han creído ver también claras señales de la alemana.

Lo que acabamos de decir, y lo expuesto en los párrafos anteriores, basta para sospechar que los ferrocarriles japoneses, antes del rescate, si no eran un modelo acabado en la materia, ni mucho menos, podían reputarse, sin embargo, como un organismo serio y digno de atención. Y, en efecto, así lo declaran los escritores europeos que han tenido ocasión de viajar por aquel país. Por otra parte, se comprende que en un pueblo que tan rápidos progresos ha hecho en todos los órdenes, en los últimos tiempos, no podían los ferrocarriles constituir una excepción.

Al promulgarse la ley de rescate de 1906, el coeficiente de explotación era de 46 por 100 en las líneas privadas y de 50 por 100 en las del Estado; obteniéndose una remuneración del capital de establecimiento de más del 8 por 100 en las primeras y de un 7 por 100 en las segundas; debiendo notarse que las tarifas de las líneas del Estado eran un 4 por 100 más elevadas que las de las Compañías para los viajeros y un 12 por 100 para las mercancías.

Pudiera, a primera vista, deducirse de lo dicho que no existía razón bastante, dada la situación, para que el Estado japonés se preocupara no sólo de extender su red propia, sino de que los ferrocarriles pasaran en totalidad a sus manos. Había, sin embargo, dos órdenes de motivos de considerable importancia:

El gran número de Compañías privadas era causa de sensibles diferencias en la dirección y administración de los ferrocarriles, notándose, pues, una falta de actuación sistemática en la máquina ferroviaria, que preocupó tanto al Gobierno como al público en general, más, sin duda, de lo que hubiera preocupado en cualquier otro país en análogas circunstancias, por tratarse de un pueblo que ya hace tiempo puede considerarse como uno de los más entusiastas de la buena organización nacional.

Hay que tener en cuenta, en segundo lugar, consideraciones de orden militar, importantes en todas partes, más importantes aún en el Japón, nación tan militar hoy, y mucho más después de la guerra ruso-japonesa.

Con anterioridad a ésta, se presentó a la Dieta por el Gobierno Matsukata, un primer proyecto de ley que tendía a la nacionalización de los ferrocarriles, el cual no fué aprobado. Tampoco lo fué otro, presentado casi inmediatamente después, en que se modificaba el anterior.

La guerra ruso-japonesa suspendió todas las iniciativas en este sentido. Poco después de terminada, el Gobierno Saionji volvió a ocuparse del rescate, decidiéndose a realizarlo. A este efecto, en 3 de Marzo de 1906 presentó a la Dieta el oportuno proyecto de ley, que, después de profunda discusión y de tumultuosos debates, fué aprobado, dando origen a la ya citada ley de nacionalización de los ferrocarriles, de 31 del citado mes.

Aun cuando el propósito del Gobierno, en un principio, fué el de rescatar todas las líneas privadas en un plazo de cinco años, el Parlamento limitó el rescate a 17 Compañías, entre las que se incluyeron las más importantes, ampliando a diez años (de 1906 a 1915) el plazo estipulado para la aplicación de la ley.

Las condiciones principales del rescate fueron las que a continuación se indican:

El rescate debía ser anunciado a la Compañía con tres meses de antelación. El precio del rescate debía pagarse en obligaciones del Estado al 5 por 100, satisfaciéndose dicho interés a las Compañías hasta la entrega de las referidas obligaciones.

La evaluación del precio del rescate se hizo del modo siguiente: Se determinó primero el tan-

to por ciento medio semestral que los beneficios de los seis semestres de explotación comprendidos entre el segundo de 1902 y el primero de 1905, representaban con relación al capital de establecimiento, entendiéndose por beneficios la diferencia entre los productos totales y los gastos de explotación, o sea, los productos netos. Ese tanto por ciento, una vez multiplicado por 20, se multiplicó de nuevo por el capital de establecimiento. Por último, a ese producto se añadió el valor de los aprovisionamientos, existencias o acopios de material hechos por las Compañías, constituyendo esta suma el precio de rescate. Sin embargo, cuando este último, calculado como queda dicho, resultare inferior al capital de establecimiento, habría de pagarse como precio de rescate el importe total de dicho capital; haciéndose lo propio respecto a aquellas líneas en que aún no habían transcurrido seis ejercicios desde su apertura.

La evaluación del precio de rescate acabamos de definirla en el párrafo anterior después de la lectura detenida de distintos autores y textos en inglés y francés que, al efecto, hemos consultado. Trataremos ahora, por nuestra propia cuenta, de esclarecer lo relativo a dicha evaluación, aceptando como verídica la definición indicada.

Desde luego, podemos formular ésta algebráicamente:

$$R = 20 \times s \times C + A$$

siendo: R = precio de rescate; s = tanto por ciento *semestral* del capital de establecimiento (promedio de los seis semestres indicados) representado por los productos netos; C = capital de establecimiento; y A = importe de los materiales acopiados.

Ahora bien: si llamamos a al tanto por ciento *anual*, doble de s, la fórmula anterior se convertirá en:

$$R = 10 \times a \times C + A$$

Prescindiendo del valor A de los acopios, vemos, pues, que el Estado japonés computó el valor de las líneas rescatadas en

$$10 \times a \times C$$

Es evidente que este producto será igual, mayor o menor que C, según que a sea igual, mayor o menor que 0,10. Por consiguiente, todas aquellas líneas que en los seis semestres antes indicados hubieran liquidado su cuenta de explotación con un beneficio medio anual mayor que el 10 por 100 de su capital de establecimiento, recibirían una cantidad superior a éste, como precio de rescate. En cambio, las líneas en que dicho tanto por ciento fuera inferior al 10 por 100, no sufrirían merma en su capital de establecimiento, por computarse éste, en tal caso, como precio de rescate, según antes se ha indicado.

Esto sentado, sorprende, al examinar el cuadro núm. 187, que la evaluación del precio de rescate sea, en varias Compañías, mucho mayor, a veces hasta el doble y el triple, que su capital de establecimiento. Pero, después de todo, no tenemos motivos para afirmar que ello sea incompatible con lo que acabamos de exponer; puede conciliarse lo uno con lo otro, siempre que concurran dos circunstancias: La una, que la cuenta de explotación de las Compañías antes aludidas arroje un interés muy elevado, lo cual parece ha ocurrido, en efecto. La otra, que los gastos de establecimiento indicados en la segunda columna del cuadro se hayan reducido al mínimo, es decir, que el valor de los aprovisionamientos, existencias o acopios, que hemos designado en las fórmulas anteriores con la letra A, sea un máximo, lo que también es verosímil, sobre todo si en dicho valor se hubiera incluído el del material móvil.

Lo que no podemos explicarnos en modo alguno es que haya algunas Compañías en que el precio de rescate sea inferior al capital de establecimiento. Cierto es que, en general, las diferencias entre ambos no son muy grandes. De todos modos, faltos de los esclarecimientos necesarios,

nos es imposible disipar por completo nuestras dudas, cabiéndonos sólo recurrir a hipótesis más o menos razonables, pero siempre aventuradas, por ejemplo: que el capital de establecimiento se haya fijado en menos del valor que indica la segunda columna del cuadro, por circunstancias especiales; que en la ley de rescate se incluyeran algunas cláusulas que, para ciertos casos, modificasen el criterio general; que haya algún error en el citado cuadro, etc., etc.

Se comprenderá, en fin, que, en asunto tan delicado como éste, sólo con la ley y con las cuentas de las Compañías en la mano —y aun ello probablemente no sería suficiente— podríamos resolver las dudas que nos sugiere el examen de los escasos documentos bibliográficos de que disponemos. Cúmplenos advertirlo así, para que el lector no se llame a engaño en cuestión tan importante.

Según el plan del Gobierno japonés, las obligaciones emitidas para efectuar el rescate de las líneas debían amortizarse en 40 años con los beneficios que se obtuvieran de los ferrocarriles.

Diremos, de pasada, que de la línea de Seoul-Fusan, de Corea, que, según antes hemos indicado, fué objeto de una ley especial de rescate, se incautó el Estado en Julio de 1906, mediante el precio de 20.084.537 yens, que fué determinado aparte y con arreglo a normas distintas de las adoptadas para las 17 líneas a que nos hemos referido, en razón de la índole particular que desde un principio tuvo dicho ferrocarril.

Como indica el cuadro número 187, el rescate afectaba a 2.813 millas, de las 3.200 que en el momento de decidirlo se encontraban en poder de Compañías privadas, habiéndose evaluado el precio total de aquel en 440 millones de yens.

Tres meses después de la promulgación de la ley, se creó la «Oficina temporal para la preparación de la nacionalización de los ferrocarriles», y en fin de 1906 habían sido ya rescatadas las seis redes de Hokkaido-Tanko, Kobu, Nippon, Ganetsu, San-Yo y Nisinari. Parece que la evaluación del precio del rescate no fué hecha en un principio con rigurosa exactitud; así es que a esas seis redes primeramente rescatadas se les satisfizo un precio superior al indicado en el cuadro número 187, preveyéndose entonces que la suma total a que ascendería el rescate, en lugar de los 440 millones de yens calculados, rebasaría los 500, es decir, que excedería en un 13 ó 14 por 100 del precio calculado. Por otra parte, desde el primer momento se notó que la emisión de obligaciones hecha para pagar con ellas a las seis Compañías citadas, pesaba demasiado en el mercado financiero.

El número de kilómetros que sumaban dichas seis Compañías, primeramente rescatadas, era próximamente 2.500; quedaban sin rescatar 31 Compañías con una longitud total de 2.800 kilómetros, también en números redondos. De modo que de los 7.700 kilómetros de ferrocarriles japoneses, quedaron ya en poder del Gobierno 4.900 y aún continuaban 2.800 en manos de las Compañías.

En tal estado las cosas, es decir, rescatadas seis de las 17 Compañías a que la ley se refería, el Gobierno no quiso esperar a que transcurriera el plazo de diez años fijado por aquélla, decidiendo en Abril de 1907 rescatar en bloque las 11 Compañías restantes, entre el 1.º de Julio y el 1.º de Octubre de aquel mismo año. Sin embargo, los deseos del Gobierno no pudieron verse totalmente satisfechos; pero, aun cuando se retrasó algo la realización de su último propósito, el hecho es que en Mayo de 1909 las redes de las 17 Compañías previstas por la ley se encontraron ya definitivamente en manos del Estado.

Inmediatamente después de verificados estos 11 últimos rescates, el Ministro de Vías de Comunicación del Japón declaró que el Gobierno no se detendría en el camino emprendido, anunciando otros nuevos, en vista de que ya estaba autorizado para disponer, con tal fin, de una suma de 1.560 millones de francos, y de que no había empleado, hasta entonces, en los rescates hechos,

más que 1.253. Esta última cifra rebasaba en más de 100 millones de francos el cálculo que el Gobierno había presentado al Parlamento antes de empezar las negociaciones con las Compañías.

Según puede verse en el cuadro núm. 189, y en las observaciones que le preceden, hoy posee el Estado japonés la casi totalidad de las líneas de interés general.

Resultados obtenidos como consecuencia del Rescate.—En párrafos anteriores y en el cuadro núm. 188 que más adelante incluímos, se exponen algunos de los resultados de la explotación de los ferrocarriles japoneses con anterioridad a la ley de rescate de 1906.

Cúmplenos ahora decir algo de la época transcurrida desde la aplicación de aquélla. No son demasiado escasos los datos que hemos podido reunir de este último período, que llegan hasta 1916; pero, por razones que no escaparán a la perspicacia del lector, no nos merecen las debidas garantías la mayoría de dichos datos. Nos vemos, pues, obligados a prescindir de muchos de ellos, principalmente de los estadísticos, y hemos de limitar nuestra labor a aquellas indicaciones generales que reputamos fidedignas, si bien haciendo toda clase de reservas, en este caso particular más necesarias, quizá, que en otro alguno.

Todas las operaciones relativas al servicio de trenes se han sistematizado por completo en las líneas centrales y en los ramales, a partir del rescate, especialmente en la línea de Tokio a Kagoshima y en la de Ueno (Tokio) a Kusihro.

Las tarifas de viajeros, que diferían con arreglo al criterio de cada Compañía, antes de la nacionalización, quedaron unificadas, disponiéndolas con arreglo al trayecto recorrido y revisándolas al terminarse la compra de las líneas privadas. Al hacerse esta revisión, todas las tarifas de viajeros que estaban en vigor, lo mismo en los ferrocarriles imperiales que en las líneas privadas, sufrieron modificaciones, otorgándose tanto mayores ventajas a los viajeros cuanto mayor fuese el recorrido, y teniendo el propósito de reducir también los impuestos, en general.

Aunque se hicieron algunos trabajos para revisar las tarifas de mercancías en las líneas del Estado, diversas consideraciones de orden local y de competencia, impidieron la completa unificación de dichas tarifas, que, después de nacionalizados los ferrocarriles, continuaron siendo diferentes y ajustándose a las bases primitivamente adoptadas por cada Compañía. Las tarifas de mercancías tenían principalmente el carácter local y diferían mucho entre sí; pero, por fin, se llegó a la revisión completa en Octubre de 1912, y se las puso sobre bases iguales en casi todas las líneas del Estado. En general, se hicieron más baratas (especialmente para los artículos que mayor contingente dan al tráfico, como el carbón, los minerales en general, el pescado y los capullos de gusano de seda) y casi análogas al tipo belga, con precios uniformes en lugar del sistema primitivo de tarificación por secciones. En las facturaciones, se incluyeron aumentos especiales para los puntos de destino terminales, disminuyéndose, en cambio, los precios para los trayectos cortos; se simplificó el cálculo; se dividió en tres clases la facturación de vagones completos, que antes lo estaba en dos, para poder tratar más equitativamente a todos los cargadores; la unidad de 50 «kin» fué sustituída por la de 10 «kin» para las pequeñas expediciones; se completaron las tarifas para el caso en que las mercancías tuvieran que hacer algún trayecto por canal; y se redujeron, en gran proporción, las tarifas extraordinarias para las mercancías de valor y para el transporte de animales.

Los billetes de viajeros y el precio de transporte de las mercancías se calculan ahora para todo el trayecto que han de recorrer, y no, como antes de la nacionalización, por Secciones.

Resultado de la unificación de las tarifas de viajeros y de mercancías, fué la reducción general de las mismas, con arreglo al principio de rebajar los precios proporcionalmente a la longitud del recorrido. El abaratamiento de las tarifas para viajeros se debe, principalmente, al aumento de los viajes largos y a la aceptación que han tenido los billetes de veraneo, de combinación, colecti-

vos, etc. En cuanto a las tarifas de mercancías, han ido disminuyendo gradualmente, y en el año 1912, en que se hizo la revisión, bajaron más de un 10 por 100. Hay razones para creer que esta baratura de transportes favorece directa e indirectamente la actividad industrial del Japón, con un correspondiente aumento de la riqueza nacional. De 1906 a 1916, parece que casi ha duplicado el recorrido kilométrico de los viajeros, triplicándose el de mercancías. El promedio de recorrido por viajero es de 21,6 millas, y por tonelada de 99,3 con arreglo a las estadísticas del año económico que comenzó en Abril de 1916.

También sirvió de mucho la nacionalización de los ferrocarriles para acabar con las diferencias que había en el material móvil de las diversas Compañías, habiéndose llegado en esto a una unificación sumamente beneficiosa. Los coches de viajeros han ido mejorando gradualmente; se han establecido coches-camas de 2.ª clase; se han mejorado los almohadones de la clase 3.ª; y se ha llegado a la mayor cantidad de comodidades en el tren de lujo de Tokio a Shimonoseki y otros. Además, el empleo de coches más grandes ha hecho posible que se conceda mayor espacio a cada viajero. Se han instalado también aparatos de calefacción. Todas estas mejoras, que han contribuído a dotar de comodidad, ya que no de lujo, a los trenes, han fomentado sobremanera las excursiones y los viajes largos, dando lugar con ello a que se hayan ido concediendo sucesivamente mayores facilidades para viajar. Por lo que respecta a los vagones de mercancías, la mejora introducida en el sistema de ejes ha aumentado su capacidad de carga y los últimamente adquiridos pueden cargar 15 toneladas. Los vagones con averías o imperfectamente construídos han sido reemplazados por otros nuevos y más sólidos. Hay también vagones frigoríficos. La capacidad media de carga por vagón, que en 1906 era muy poco superior a siete toneladas, ha llegado a ser en 1916 de cerca de 10 toneladas.

Se han empleado locomotoras cada vez más poderosas, y especialmente desde 1911 se han utilizado las de vapor recalentado. El uso de estas locomotoras pesadas ha exigido el refuerzo de la vía. Se ha unificado también la potencia de las locomotoras, con notable ventaja para los transportes. El aumento medio anual del número de vagones que arrastra cada tren y de la carga del mismo, de 1907 a 1916, parece ha sido de mucha consideración.

En Octubre de 1911 se empezó a hacer el transporte de vagones de mercancías entre Shimonoseki y Moji para completar el trayecto entre la isla principal y Kyushu, suprimiéndose todos los inconvenientes del método primitivo de transbordo.

Con la nacionalización de los ferrocarriles se ha hecho posible la libre circulación del material móvil por todas las líneas, reduciéndose el número de coches y vagones no utilizados. El aumento obtenido así en la capacidad de transporte fué bastante sensible. Los vagones de mercancías, excepto los de tipo especial, pueden circular por todas las líneas de la isla principal, y desde la inauguración del trasbordador de vagones en el Canal de Moji-Shimonoseki, también por las de Kyushu. El arrastre de vagones vacíos, que era muy frecuente antes del rescate, casi ha llegado a ser innecesario, aprovechándose, por lo tanto, mucho mejor el material móvil, cuyas reparaciones, por otra parte, parece pueden efectuarse con bastante rapidez.

Las líneas del Japón propiamente dicho, son de vía estrecha; pero la dirección de los ferrocarriles hace cuanto está en su mano para dotarlas de toda la comodidad, velocidad y seguridad que las circunstancias permiten. La venta de billetes de veraneo, de combinación y colectivos en todas las Secciones de las líneas del Estado y los servicios de tranvías eléctricos y automóviles, establecidos en redes urbanas e interurbanas, han hecho posible que las personas que tienen que dedicarse a trabajos en las ciudades puedan llevar una vida higiénica en los alrededores, contribuyendo mucho al desarrollo de los suburbios de aquellas. La velocidad de los trenes ha ido creciendo también gradualmente, aunque sin llegar a la europea, con notable ventaja para los viajeros que hacen lar-

gos recorridos. Los trasbordos han quedado suprimidos en muchas líneas; ahora hay trenes directos que van desde Ueno (Tokio) a Aomori, por la línea de Joban (a lo largo de la costa del Pacífico) y por la línea de Ou (a lo largo de la costa Nordeste del mar del Japón), habiéndose aumentado también los trenes directos en la línea principal de Tokio a Shimonoseki. En esta línea se ha inaugurado un tren de lujo diario que beneficia especialmente a los que se dirigen a Chosen, la Manchuria, y, en general, a China y a Europa. Diversos servicios de los trenes de viajeros se han perfeccionado, aumentándose el personal que los sirve, el cual ha mejorado también en calidad. No sólo en la isla principal, sino también en Kyushu y en Hokkaido hay ahora trenes expresos directos que van a gran velocidad, y en estos distritos, relativamente remotos, se tienen las mismas comodidades que en aquella.

El hecho de encontrarse en manos del Estado los ferrocarriles y los correos, así como la gran importancia que a estos últimos concede el Gobierno japonés, ha dado origen a utilísimas combinaciones. Tanto el servicio ordinario de cartas, certificados, valores, etc., como el de paquetes postales, encargos a domicilio, etc., etc., han llegado a adquirir un desarrollo y perfección que, en opinión de quienes recientemente han vivido en aquel país, pueden reputarse como inmejorables.

En su deseo de dotar a los ferrocarriles de la mayor capacidad posible de transporte, el Gobierno planeó en Noviembre de 1910 el aumento del ancho de las líneas principales, calculando el importe de esa primera transformación en unos 220 millones de yens, que se proponía gastar en 12 años. Este plan fué indefinidamente aplazado, por consideraciones financieras. Sin embargo, en algunos trayectos se va aumentando la capacidad de transporte, con el establecimiento de la doble vía, no faltando trozos en que hay cuádruple vía, y debiendo mencionarse, por fin, la línea de Tokio a Yokohama, en que hay cinco vías: dos para ferrocarril eléctrico; dos para el ordinario de vapor; y una vía de reserva.

Se han reforzado los puentes, se han utilizado carriles de mayor peso y construído muchas estaciones de nueva planta, mereciendo citarse las de Tokio (Central, Shimbashi y Manseibashi), Yokohama, Kyoto, Moji, etc., que constituyen un verdadero adorno de estas ciudades. También se van electrificando algunas secciones. Por otra parte, ya hemos hablado de las mejoras introducidas en el material móvil. Pero, a pesar de todo, es tal el aumento del tráfico que no basta con lo hecho hasta ahora para atenderlo.

Para hacer frente a la expansión natural de la riqueza nacional y cumplir lo mejor posible la misión del ferrocarril, es, pues, indispensable que la dirección de los ferrocarriles imperiales gaste más dinero en la mejora de las líneas existentes y las eleve al máximo de capacidad de transporte. Hay que mencionar especialmente la extraordinaria actividad de tráfico debida directa o indirectamente a la guerra. Cuando comenzó ésta se redujo el tráfico de ferrocarril; pero el rápido aumento de la industria en el Japón y la escasez de barcos volvieron a elevarlo en tal forma que los productos brutos alcanzaron cifras nunca vistas ni sospechadas, lo mismo en su conjunto, que, separadamente, los procedentes de viajeros y de mercancías.

Se ha fomentado contínuamente la extensión de nuevas líneas, de interés general o secundarias, a todos los rincones del Imperio. Como consecuencia, muchas comarcas adonde no era posible ir más que a pie o en carruaje, ni llevar mercancías sino a lomo o en carros, gozan ahora de las comodidades que proporciona el ferrocarril.

El establecimiento del servicio de vapores entre Fusan y Shimonoseki (para las relaciones entre el Japón, propiamente dicho, y Chosen), entre Aomori y Hakodate (para las relaciones entre la isla principal y Hokkaido) y otros, contribuirán mucho a facilitar los transportes entre las diferentes islas que constituyen el Japón.

Pero como el Imperio japonés es de una extensión relativamente pequeña y el desarrollo que

ha tenido es, en gran parte, debido a su actividad marítima, la nación no puede contentarse con el progreso de los negocios interiores, sino que, aprovechando su situación en el centro del tráfico del Pacífico, se ha esforzado constantemente por establecer relaciones internacionales para el tráfico directo y la expansión de su economía. Por una parte, hay servicio directo para viajeros y equipajes a los territorios vecinos, tales como Chosen, Manchuria del Norte y del Sur, provincias más inmediatas de Rusia y China, y por estas vías a la Rusia europea y a la Europa Occidental, a través del Transiberiano. Por otra, hay combinaciones de billetes entre los puertos japoneses y los chinos de escala, para las principales líneas de vapores del Pacífico y de Suez, con objeto de que los viajeros puedan romper la monotonía y lentitud de un viaje por mar, haciendo recorridos por tierra.

El tráfico directo de mercancías se inauguró en 1914 con la Manchuria del Norte y varias provincias de Rusia, principalmente para el transporte de seda a la Rusia europea, a través de la Manchuria. Diremos aquí, de paso, que el ferrocarril Sud-Manchuriano, del Gobierno japonés, que enlaza con el Transiberiano, es del ancho ruso de éste.

En 1912 fué creada una «Empresa japonesa de informaciones para turistas», anexa a los ferrocarriles imperiales y Compañías privadas de ferrocarriles, vapores y hoteles. Su oficina principal radica en las de los ferrocarriles imperiales, teniendo sucursales en distintos puntos del país.

Así, en la actualidad, la dirección de los ferrocarriles imperiales pone el mayor empeño en facilitar cuanto puede el transporte de viajeros y de mercancías, no sólo dentro de la metrópoli, sino también entre ésta y sus dominios, así como con el extranjero. En las principales líneas circulan expresos con coches camas y coche restaurant, y el servicio de trenes entre los puntos más distantes es muy frecuente. Las comodidades que aquellos ofrecen, juntamente con las que se pueden encontrar en los hoteles establecidos por el Estado en algunas estaciones, hacen tan agradables los viajes, que nadie podía sospechar en época no muy remota que se llegaría a tal perfección. Por lo que respecta a los viajes directos al extranjero, la dirección de los ferrocarriles del Estado parece dispuesta a persistir en sus trabajos, los cuales se verán grandemente facilitados por la excelente posición geográfica del Imperio japonés, que seguirá permitiéndole en lo sucesivo ampliar y extender los tratados concernientes a transportes y desarrollar más cada día sus relaciones internacionales y su vida económica.

Resumiendo lo expuesto en los párrafos anteriores, puede decirse que los *resultados generales* que la nación ha obtenido como consecuencia del rescate de la casi totalidad de las líneas de interés general por el Estado y de la explotación y gestión directa de éste, han sido excelentes: los ferrocarriles se han organizado uniformemente; las líneas y el material móvil han aumentado y mejorado; las facilidades para el transporte de viajeros y mercancías se han multiplicado; han podido combinarse de manera perfecta los servicios de ferrocarriles y de correos; las tarifas se han sistematizado y reducido; y, por último, ha empezado a darse realización práctica al cabal concepto extensivo del ferrocarril, según el cual, éste no sólo es el torrente circulatorio de la economía interior de un país, sino también, debidamente enlazado con las vías férreas de los limítrofes, con las líneas de vapores que nacen, mueren o tocan en los propios puertos, y aun con las de ferrocarriles de los países más distantes separados por el mar, es uno de los elementos esenciales de expansión económica, constituyendo, juntamente con la marina mercante, con la banca y con la organización comercial, consular y diplomática, esa tela de araña que, hábilmente tejida por la ciencia y el ideal de las grandes naciones y resueltamente defendida con sólidos ejércitos de mar y tierra, envuelve, aprisiona y sojuzga a los pueblos incautos, a costa de cuya pereza e ignorancia aquéllas se expansionan y engrandecen.

Hay un punto, sin embargo, del que no nos hemos ocupado, porque el método expositivo exi-

gía aplazar su examen para este lugar: nos referimos a los *resultados financieros* obtenidos por el Estado en la gestión de los ferrocarriles.

Como al nacionalizarse éstos, dejaron de existir 17 Compañías, se esperaba, o, al menos, se decía que la economía que había de obtenerse con tal motivo en los gastos generales de dirección y administración y, por consiguiente, en los de explotación, sería considerable. Esto mismo se ha utilizado en otras naciones como argumento en favor del rescate; pero sabido es que la referida economía en los gastos generales es cosa de muy poca monta, en relación con los totales, por lo que no vale la pena de pararse a examinarla. Únicamente interesan, por lo tanto, a nuestro propósito los gastos de explotación, considerados en su conjunto y en su relación con los ingresos, así como los de establecimiento y las cargas financieras.

Parece que en el Japón se ha producido el mismo fenómeno que en tantos otros países: el rescate llevó consigo una instantánea y notoria subida del coeficiente de explotación. En 1909, año en que se rescataron las 11 líneas que restaban de entre las 17 señaladas por la ley de 1906, se manifestaron claros indicios de descontento en los debates parlamentarios, no sólo por parte de los diputados de la oposición, sino también por algunos de los pertenecientes a la mayoría gubernamental. En su vista, y para que apareciese lo más favorable posible la situación, la Administración de los ferrocarriles del Estado imprimió a éstos una política de severa economía: todas las obras nuevas o mejoras que no eran absolutamente indispensables fueron suspendidas o definitivamente abandonadas y constantemente se daba de baja a obreros y a empleados, mereciendo señalarse una disposición de dicho año de 1909, sólo en virtud de la cual se suprimieron 2.000 agentes de empleos medios o inferiores. Posteriormente, el coeficiente de explotación ha vuelto de nuevo a bajar; como puede verse en el cuadro núm. 189, no llegó al 50 por 100 en ninguno de los años de 1911 a 1914.

Los gastos de establecimiento y, por consecuencia, las cargas financieras, alcanzan, en cambio, cifras muy crecidas, según tendremos ocasión de ver más adelante; en este aspecto, la comparación entre las antiguas Compañías y los ferrocarriles imperiales, resulta, pues, muy desfavorable para los últimos.

A partir de 1909-10 los ferrocarriles imperiales tienen su cuenta especial aparte de las generales del Estado. Consiste su capital en las inversiones ya hechas en la empresa y en las que puedan hacerse en adelante. Los gastos deben ser cubiertos con los productos de la explotación; sin embargo, para los de construcción o mejora, han de reservarse cada año 20.000.000 de yens, procedentes, bien de los beneficios obtenidos en los ferrocarriles, o del Tesoro nacional, si aquellos no bastan.

Computados los distintos elementos que sirven para apreciar los resultados financieros de la empresa, parece que, a partir del rescate, no han sido éstos brillantes; en otros términos, el ferrocarril parece que le cuesta dinero al Estado.

No hemos de entrar aquí, y mucho menos faltos de suficiente material estadístico de confianza, en apreciaciones sobre ese hecho que pasa como cierto. Pero sí haremos notar que, aparte de aquellas causas de carácter general que, lo mismo allí que en otros países, han contribuído a producir el mismo fenómeno, se dan en el Japón circunstancias especiales que conviene tener presentes.

Merece notarse, entre ellas, la gran competencia que a los ferrocarriles hace la navegación de cabotaje, cuyos fletes son de extraordinaria baratura. Hay que recordar también que hallándose canalizados diferentes cursos de agua a un nivel superior, en ocasiones, al de la vía férrea, se producen, a veces, en ésta destrozos de importancia, por el desbordamiento de aquéllos, habiendo ocurrido así recientemente y obligando al Estado a gastar considerables sumas en reparaciones. No debe olvidarse, en fin y sobre todo, que, según ya hemos apuntado, parece resuelto el Japón a

organizar y utilizar sus ferrocarriles con las más amplias miras; y sabido es lo caro que esto resulta siempre, especialmente en los primeros tiempos.

Terminaremos diciendo algunas palabras sobre la organización de los ferrocarriles imperiales.

La Administración de éstos se halla dirigida por un Presidente, auxiliado de un Vicepresidente; y se divide en administración central y regional.

Consta la primera de diversos servicios, tales como: Secretaría, Administración, Construcción, Movimiento, Material y Tracción, etc., etc., subdivididos cada uno en Secciones.

En cuanto a la segunda, hemos de decir que los ferrocarriles imperiales están repartidos en cuatro distritos, al frente de cada uno de los cuales hay una dirección o división presidida por un director y compuesta de secciones análogas a las de la administración central. Estos directores gozan de gran iniciativa y de la mayor libertad en el desempeño de sus funciones. En el cuadro núm. 189 se especifica la mencionada división en distritos.

Carecemos de detalles sobre la referida organización, pero nos parece se deduce de lo expuesto que aquella es del tipo alemán. De todos modos, es de creer que los japoneses habrán sabido llevar a sus ferrocarriles nacionalizados ese espíritu práctico, organizador y patriótico de que en los últimos tiempos han dado pruebas tan elocuentes que han llenado de asombro al mundo entero.

Conclusión.—Tales son los datos que podemos ofrecer a nuestros lectores con garantías que estimamos suficientes. No contentos, sin embargo, con la severa selección hecha entre las distintas informaciones de que hemos logrado disponer, y sabiendo que había en Madrid un profesor de la Institución Libre de Enseñanza, D. Gonzalo Jiménez de la Espada, que ha desempeñado durante cerca de diez años (Enero 1907 a Agosto 1916) el cargo de catedrático de Lengua castellana en la Escuela Imperial de Lenguas extranjeras de Tokio, nos hemos dirigido a este señor, quien con exquisita amabilidad nos ha revelado sus impresiones personales, en varias y detenidas conferencias que hemos tenido el gusto de celebrar con él.

Antes de contestar a nuestras numerosas preguntas, nos ha manifestado que no siendo especialista en ninguna rama de ferrocarriles, sólo podría comunicarnos aquellos datos y apreciaciones generales propias de toda persona culta que reside largo tiempo en un país extranjero y procura no perder ocasión para penetrarse de su carácter, costumbres e instituciones. Nosotros no aspirabámos a más; por el contrario, hemos considerado esta ocasión como excepcionalmente afortunada.

Leídas en primer lugar al Sr. J. de la Espada las anteriores notas, las encontró ajustadas a la verdad, en los términos generales que por él podían ser apreciados, haciéndonos durante la lectura algunas aclaraciones muy útiles que hemos aprovechado en la redacción definitiva de nuestras cuartillas.

Podemos concretar las impresiones que después nos trasmitió, del modo siguiente:

1.° El perfeccionamiento de los distintos servicios ferroviarios, comenzado inmediatamente después de efectuados los rescates, se ha ido realizando con mucha rapidez y eficacia.

2.° Merece señalarse especialmente la sistematización y unificación de las tarifas, así como la reducción general de las mismas.

3.° Por lo que se refiere al personal, se ha notado un aumento de empleados. Quizá rinden éstos algo menos que en las empresas privadas, pero salta a la vista que los servicios se hallan mejor atendidos, que los agentes, individualmente, han mejorado en calidad y colectivamente se encuentran mejor organizados. Cuando la Administración de los ferrocarriles imperiales ha estimado que convenía una reducción en el personal no ha vacilado en hacerla radicalmente —siguiendo en esto la norma general de los Poderes públicos del Japón, que parecen miran ante todo el bien

del Estado— mereciendo especial mención la operada en 1909 (indicada con anterioridad) que por el gran número de modestos empleados a que afectó tuvo gran resonancia en el país y produjo los encontrados comentarios y efectos que pueden suponerse.

4.º Los resultados financieros líquidos anuales obtenidos por el Estado no parecen muy satisfactorios; desde luego puede asegurarse que son inferiores a los de las Compañías y se cree que los ferrocarriles imperiales, hasta ahora, lejos de ser una fuente de ingresos, producen gastos al Tesoro. Debido a esto, sólo se hacen en la red las mejoras más necesarias; con todo, es constante el desarrollo de las líneas.

5.º Los beneficios generales que como consecuencia de la gestión directa del Estado se han logrado, han sido bien notables y visibles, tanto en lo relativo al desarrollo de la economía del país, como en cuanto concierne a las ventajas, facilidades y comodidades para el público, lo mismo en lo que afecta al servicio de viajeros que al de mercancías.

6.º El pueblo japonés se muestra muy satisfecho con el actual estado de cosas, estimando son tan grandes las ventajas que va obteniendo con la gestión directa de los ferrocarriles por el Estado, que compensan con creces el inconveniente, al parecer único, del mayor gasto que aquella supone para el Tesoro. La opinión pública del país no ha podido menos de contrastar los excelentes resultados alcanzados en dicha operación por el Estado, con los deplorables de la municipalización de los tranvías eléctricos de Tokio. El Municipio de esta capital ofreció que, al incautarse de los tranvías, se extenderían y mejorarían las líneas y los servicios, sin tocar por ello a las tarifas; en realidad, el resultado financiero ha sido desastroso, no habiéndose cumplido las referidas promesas ni aun siquiera la relativa al mantenimiento de tarifas, que han sufrido un aumento.

7.º La conclusión anterior no queda desvirtuada por las reclamaciones y protestas que a propósito de la gestión de los ferrocarriles imperiales se han suscitado con frecuencia en las discusiones parlamentarias, y que el Sr. J. de la Espada atribuye a la natural fiscalización de la Dieta, al deseo por parte de ésta de que los ferrocarriles, ya que no un manantial de ingresos, no produzcan al menos gastos al Estado, y también a que las cuestiones ferroviarias se han utilizado allí, del mismo modo que en casi todas partes, como arma política, y a que medidas tan impotantes como la del rescate no pueden tomarse sin herir algunos intereses privados que siempre hay diputados encargados de defender.

8.º Para terminar, el Sr. J. de la Espada nos ha llamado la atención sobre los progresos que el socialismo de Estado va haciendo en el Japón, sobre la tradicional confianza que aquel pueblo tiene en sus Gobiernos y sobre la gran capacidad que éstos vienen demostrando. Sin duda —nos decía— la evolución de la dinámica política y de las costumbres ha contribuído a que disminuya algo esa confianza del pueblo en sus Gobiernos, pero hasta ahora pesa todavía mucho más la tradición de aquel, que ha visto venir siempre de arriba las mejoras y el progreso.

Nosotros, por nuestra parte, después de examinar con la mayor detención y contrastar unos con otros los datos que poseemos, procedentes de distintas fuentes, y después de las interesantísimas y luminosas conferencias celebradas con el Sr. J. de la Espada, mediante las cuales hemos logrado averiguar de un modo auténtico el sentir de la opinión pública en el Japón y conocer los puntos especiales que en materia de ferrocarriles son allí objeto de debate, hemos sacado la impresión de que, en conjunto, el rescate y la gestión directa del Estado han producido hasta el presente y parece han de seguir produciendo los más beneficiosos resultados. Por lo que se refiere, en particular, al aspecto financiero de los ferrocarriles imperiales, creemos se impone hacer una distinción:

Considerando únicamente la cuenta de explotación propiamente dicha, y para ser más precisos, la cuenta del tráfico, prescindiendo de los primeros años después de la nacionalización, cuan-

tos datos estadísticos de diferentes orígenes tenemos a la vista, nos conducen a la conclusión de que el Estado japonés explota sus ferrocarriles muy acertadamente, pues en algunos de los últimos ejercicios ha llegado a obtener coeficientes de explotación (del tráfico) iguales o inferiores a los que las Compañías alcanzaban años antes del rescate, y además ha reducido las tarifas.

Considerando el conjunto de los resultados financieros líquidos anuales de los ferrocarriles imperiales, parece que estos últimos no constituyen hasta ahora una fuente de ingresos, sino más bien una carga para el Tesoro; pero debe tenerse en cuenta, además de otras circunstancias más o menos secundarias, la principal y esencialísima de que el Estado japonés no ha rescatado sus ferrocarriles con la mira de obtener un nuevo manantial de ingresos, ni mucho menos de realizar beneficios *inmediatamente*, sino con altos fines de interés nacional y fija la vista, no en el presente, sino en el porvenir, a cuyo efecto ha tenido que empezar por pagarlos caros y por sistematizarlo y organizarlo todo, y tiene que seguir por extender y perfeccionar sus líneas; de modo que sólo cuando alcance por completo esos objetivos, será oportuno examinar si los resultados financieros líquidos que entonces obtenga en su red, ya terminada y perfecta, constituyen una carga o un ingreso para el Tesoro nacional. Los presentes e innegables aciertos y la probada capacidad de aquellos gobernantes, constituyen, en nuestro sentir, las máximas garantías que en este aspecto puede ofrecer un Estado que acaba de rescatar sus ferrocarriles de interés general para explotarlos por sí directamente.

ALGUNOS DATOS ESTADÍSTICOS [1].—A continuación se insertan los cuadros núms. 187, 188 y 189, a que nos hemos referido en distintos párrafos. Haremos aquí algunas aclaraciones acerca de los mismos, en especial sobre el último.

Si grandes han sido nuestras fatigas para recopilar el material estadístico de todo este Título, las que nos ha producido la rebusca y, sobre todo, el estudio detenido del que hemos podido acopiar sobre el Japón, han sido enormes. Las lagunas, errores y contradicciones que todo aquel que hace un trabajo estadístico de importancia encuentra casi siempre en los elementos de que dispone, han llegado en esta ocasión casi al límite de tener que renunciar a ofrecer a nuestros lectores cifra alguna. Después de mil esfuerzos, y prescindiendo de aquellos datos poco interesantes para el objeto de esta obra, las cifras que damos en el texto y las contenidas en los adjuntos cuadros, son casi las únicas que podemos incluir con cierta confianza.

Los ferrocarriles japoneses pueden considerarse divididos en tres categorías: Ferrocarriles imperiales; Ferrocarriles privados de interés general; y Ferrocarriles ligeros, secundarios o locales.

En la primera parte (I) del cuadro núm. 189, las longitudes que figuran de ferrocarriles privados en explotación, no sabemos a ciencia cierta si engloban los dos últimos grupos antes citados. El Anuario de que tomamos esos datos *parece* indicarlo así; pero, por otra parte, el mismo Anuario, al tratar separadamente de los ferrocarriles privados de interés general y de los secundarios, da cifras cuya suma no es, ni con mucho, la que figura en el cuadro núm. 189. Creemos, sin embargo, que esta última debe ser bastante aproximada, porque, según otra estadística de diferente origen, a fines de 1915 existían en el Japón, aparte de 1.311 millas de tranvías urbanos e interurbanos, 7.377 millas de ferrocarriles: 5.759 del Estado, 214 privados de interés general y 1.404 secundarios. Y como de una estadística a otra hay cerca de dos años de distancia y, según hemos ya indicado, parece que progresa mucho la construcción de ferrocarriles secundarios, suponemos que en las cifras del cuadro núm. 189 se hallan englobados todos los ferrocarriles del Japón propiamente dicho.

Si a ellos se suman los de Chosen, Formosa, Karafuto y la Manchuria del Sur, se llega a un

(1) Téngase en cuenta, para la reducción de unidades que la milla equivale a 1'609 kilómetros y el yen a 2'58 francos.

total de 11.000 millas en números redondos, con arreglo a las últimas estadísticas que conocemos, posteriores a 1914. Algunos de éstos, según ya hemos apuntado, también los ha adquirido el Estado japonés, que en tal sentido ha llegado a intervenir hasta en los ferrocarriles chinos.

De los datos incluídos en la segunda parte (II) del repetido cuadro núm. 189, muy semejantes a los de otras fuentes, se deduce que el coeficiente de explotación (del tráfico) de los ferrocarriles imperiales no ha llegado en ninguno de los años que se indican al 50 por 100.

En cambio, el capital de establecimiento de los mismos es relativamente extraordinario. En efecto, limitándonos al año 1914 y reduciendo las millas y yens a kilómetros y a francos respectivamente, resulta un capital de establecimiento de 285.293 francos por kilómetro. Teniendo en cuenta que se trata de ferrocarriles de vía métrica y comparando ese importe con los de otras naciones (véase cuadro núm. 199) se vé que los ferrocarriles imperiales le han costado carísimos al Estado japonés.

Pero aún hay más. Del cuadro núm. 188 se deduce que inmediatamente antes de la ley de rescate de 1906, o sea en 1905, el capital de establecimiento del total de ferrocarriles japoneses era de 140.000 francos por kilómetro. La cifra correspondiente que resulta de los datos sobre los ferrocarriles privados que figuran en el cuadro núm. 187 es menor de 134.000 francos por kilómetro.

Es decir, que los gastos de establecimiento de los ferrocarriles imperiales del Japón, tanto si se comparan con los de la mayoría de las naciones, no perdiendo de vista su ancho de vía, como si se cotejan con los de las Compañías privadas del propio país, resultan verdaderamente extraordinarios. Este es, sin duda, un mal financiero de origen, cuyos efectos forzosamente habrán de perdurar.

CUADRO NÚM. 187 (LXXXV)

Compañías privadas de ferrocarriles del Japón incluídas en la ley de rescate de 31 de Marzo de 1906. (Evaluación del precio de rescate presentada con motivo de la discusión y votación del proyecto de ley).

COMPAÑÍAS	Longitud en millas	Gastos de establecimiento — *Yens*	Evaluación del precio de rescate — *Yens*
1 Nippon *	861	54.479.359	130.532.540
2 San Yo *	405	36.727.664	74.042.980
3 Kobu *	27	3.318.219	9.729.020
4 Kwansai	280	27.463.202	31.308.060
5 Kioto	22	3.471.700	2.763.470
6 Hankaku	70	6.429.074	6.351.927
7 Hokuyestsu	85	7.206.021	7.133.961
8 Nisinari *	4	1.956.505	1.259.993
9 Nanao	34	1.515.231	1.430.376
10 Gan etsu *	49	2 584.596	1.955.898
11 Kyushu	444	51.397.153	97.654.600
12 Hokkaido-Tanko: *	»	»	»
Ferrocarriles	207	11.704.276	29.168.180
Hulleras	»	5.050.000	18.745.600
13 Hokkaido	159	10.924.788	10 924.788
14 Sangu	26	1.894.493	3.773.840
15 Sobu	73	5.194.405	10.326.480
16 Boso	39	2.070.601	1.921.521
17 Tokushima	21	1.303.503	1.235.722
TOTAL	2.813 (4.526 Km.)	234.690.790 (605.502.238 Fr.)	440.258.956 (1.135.868.106 Fr.)

* Estas seis fueron las que primeramente se rescataron.

CUADRO NÚM. 188 (LXXXVI)

Desarrollo y datos diversos de los ferrocarriles japoneses, de 1875 a 1908

EJERCICIOS	Longitud de las líneas explotadas — *Km.*	Gastos de construcción — *Millares de francos*	Número de viajeros transportados	Mercancías transportadas — *Toneladas*	Productos brutos — *Millares de francos*	Gastos totales — *Millares de francos*	Producto neto — *Millares de francos*	MATERIAL MÓVIL: Número de locomotoras	MATERIAL MÓVIL: Número de vehículos
1875	60	»	3.754 426	»	1.677	1.050	627	32	349
1880	121	»	5.315.382	»	4.045	1.581	2.464	36	623
1885	427	46.743	4.538.864	429.877	4.581	2.184	2.397	66	1.312
1890	2.040	173.100	22.840 630	1.560.206	19.227	9.235	9.992	254	4.604
1895	3.545	280.569	»	5.331.412	47.679	18.246	29.433	522	9 334
1900	6.010	719.700	113.710.871	14.401.520	117.156	54.324	62.832	1.279	22.753
1905	7.635	1.070 053	113.675.403	21.530.064	179.486	83.603	95.883	1.717	32.523
1908	7.885	1.150.000	141.000.000	23.000.000	215 800	111.800	104.000	2.100	39.000

CUADRO NÚM. 189 (LXXXVII)

Algunos otros datos sobre los ferrocarriles japoneses

I.—DESARROLLO DE LOS FERROCARRILES JAPONESES DE 1911 A 1914 (en millas)

EJERCICIOS CERRADOS EN FIN DE MARZO DE	LONGITUD DE LAS LÍNEAS EXPLOTADAS: Ferrocarriles del Estado	Ferrocarriles privados	TOTAL
1911	4.869	484	5.353
1912	5.044	563	5.607
1913	5.217	790	6.007
1914	5.471	979	6.450

II.—CAPITAL, MATERIAL MÓVIL, PRODUCTOS Y GASTOS DEL TRÁFICO DE LOS FERROCARRILES IMPERIALES JAPONESES

	EJERCICIOS CERRADOS EN FIN DE MARZO DE: 1911	1912	1913	1914
Longitud explotada ... *Millas.*	4.869	5.044	5.217	5.471
Capital total invertido desde un principio hasta las fechas que se indican ... *Miles de yens.*	823.196	872.229	932.676	973.091
Número de locomotoras	2.231	2.305	2.381	2.499
Idem de coches de viajeros	5.664	5.893	6.148	6.453
Idem de vagones de mercancías	34.750	37.952	40.527	42.705
Productos del tráfico ... *Miles de yens.*	89.336	100.179	108.025	113.477
Gastos del ídem ... *Idem*	43.249	45.768	50.013	54.551
Productos netos del ídem ... *Idem*	46.087	54.411	58.011	58.925

III.—DISTRITOS EN QUE SE HALLA DIVIDIDA LA RED DE LOS FERROCARRILES IMPERIALES JAPONESES

DISTRITOS	Residencia de las Direcciones	Longitud explotada en Marzo de 1914 — *Millas*
Tokyo	Tokyo	2.133
Kobe	Kobe	1.778
Hokkaido	Sapporo	894
Kyushu	Moji	666
TOTAL		5.471

Nota al cuadro núm. 189.—Todos los datos de las tres partes de este cuadro están tomados del *Japan Year Book* Tokyo, 1915 (año décimo de su publicación) por el Sr. Y. Takenob, profesor de la Universidad de Waseda. (Véanse las observaciones hechas anteriormente sobre este cuadro).

IV.—OTROS PAISES

EUROPA

Dinamarca.—Este país empezó relativamente tarde la construcción de sus ferrocarriles. Una Memoria presentada hacia 1840 por dos funcionarios del Estado (Sören Hjorth y Peder Skram) suscitó por primera vez en Dinamarca la cuestión de las comunicaciones por ferrocarril. Pero en aquel momento se consideraba generalmente que el principal valor de los ferrocarriles consistía, sobre todo, en la facilidad que ofrecían para el cambio de mercancías entre comarcas o centros alejados; y sabido es que esta nación no es grande y los recorridos de sus transportes han de ser cortos, por consiguiente. Tratándose, además, de un país insular, el mar presentaba considerables obstáculos para la explotación contínua de los ferrocarriles, así como grandes facilidades para las comunicaciones por agua. En fin, Dinamarca, país más bien agrícola y comercial, no poseía en aquella época muchos establecimientos industriales que en otras partes proporcionaban grandes cantidades de productos en bruto y manufacturados para ser transportados. Por todos esos motivos, se resistían los capitales a aventurarse en una empresa que juzgaban de muy dudosos resultados.

No es extraño, por consiguiente, que la primera fase histórica de los ferrocarriles daneses se caracterice por una gran lentitud en la construcción de los mismos. Después se notó en este orden mucha mayor actividad.

En cuanto al sistema adoptado, fué al principio mixto de ferrocarriles de Estado y privados. La intervención del Estado en estos últimos se ha manifestado de diversos modos en los sucesivos períodos; sin embargo, las condiciones de las concesiones, en su conjunto, han permanecido sensiblemente invariables. Después de rescatar las líneas de Selandia en 1880, se inclinó más aquel país al sistema de los ferrocarriles de Estado, poseyendo hoy éste más de la mitad de la red danesa, o sea, 1.959 kilómetros, de un total de 3.527, en 1910, y aplicando el principio de la participación del personal en las economías de la explotación.

Respecto a los resultados financieros de la red del Estado, cuyo capital de establecimiento por kilómetro era en 1909-10 de 179.597 francos, parece que el coeficiente de explotación es bastante crecido, pero ha experimentado bruscas oscilaciones (84,5 por 100 en 1907-08 y 93,1 por 100 en 1908-09); siendo también bastante variable la remuneración media del capital (4,22 por 100 en 1905-06; 3,94 por 100 en 1906-07; 3,94 por 100 en 1907-08; y 2,98 por 100 en 1908-09). El producto medio por viajero-kilómetro y tonelada-kilómetro fué en 1908-09 de 3,5 y 6,85 céntimos respectivamente.

De las 37 Compañías que poseen la red privada danesa, 9 no daban todavía rendimiento alguno en 1908; sin embargo, el dividendo medio pagado por las Compañías ha oscilado entre el 1,83 por 100 en 1904 y el 2,45 por 100 en 1908.

Grecia.—La configuración de este país, eminentemente marítimo, explica que tardara más que los restantes de Europa, con excepción de Serbia, en utilizar los ferrocarriles, y que hace unos cincuenta años el Ministro de Obras públicas de entonces, Manitakis, dijera que poseyendo Grecia excelentes vías de comunicación y de acceso naturales por agua, no tenía necesidad de otras. Todas las líneas están en poder de Compañías privadas, predominando el capital extranjero. El resurgimiento económico del país fué causa de que en los últimos años anteriores a la guerra europea

se preocuparan mucho allí del desarrollo de sus líneas de ferrocarriles, y de que se incluyera en primer término, en el programa gubernamental de reorganización económica de las nuevas provincias de Grecia, la extensión a las mismas de los ferrocarriles del Reino.

HOLANDA.—Este Estado, del mismo modo que tantos otros, no quiso encargarse de la construcción de las primeras líneas de ferrocarriles y adoptó el sistema de concesiones. Aparte de algunas líneas de la frontera y de la Utrecht-Zwolb-Kampen, la red fué extendiéndose al principio con mucha lentitud, porque, como en Grecia, no se creía en Holanda en la utilidad de las líneas férreas, o, al menos, se dudaba mucho acerca de los resultados financieros que pudieran obtenerse en esta clase de empresas. Por fin, tuvo el Estado que decidirse a establecer por sí los ferrocarriles, y las leyes de 18 de Agosto de 1860, de 21 de Mayo de 1873 y de 10 de Noviembre de 1875 proveían a la ejecución de 20 líneas de Estado, cuya explotación fué concedida en un principio a una sola Compañía llamada «Sociedad para la explotación de los ferrocarriles del Estado». Con ello se animaron los capitales privados; pero la mayoría de las líneas establecidas por éstos fueron sucesivamente arrendadas a una de las grandes Sociedades, de modo que en 1890, aparte de la antes citada, era escasísimo el número de Compañías explotadoras. El Gobierno, que distribuyó después entre dos el arriendo de sus líneas, se reservó grandes facultades en cuanto concierne a la reglamentación de la explotación y a las tarifas.

Tal sistema ha dado lugar a no pocas críticas; los partidarios de la explotación directa por el Estado han reclamado varias veces al Parlamento contra aquél, dando por resultado esas reclamaciones, las negociaciones parlamentarias de 1908. El Parlamento discutió tres clases de propuestas: la *explotación por el Estado;* el *mantenimiento del arriendo a dos Compañías*, cuyos defensores lo consideraban como el sistema de explotación más comercial y *menos expuesto a ingerencias parlamentarias;* y el *arriendo a una sola Compañía.* Fué adoptada esta tercera solución.

En 1910 poseía el Estado algo más de la mitad de la red holandesa, o sea, 1.711 kilómetros, de un total de 3.194.

En cuanto a los resultados financieros, de 1891 a 1909, la media de los dividendos repartidos por la Compañía del ferrocarril holandés y porla Sociedad de los ferrocarriles del Estado ha sido de 3,48 por 100 y de 3,86 por 100. A partir de 1907, dichas Compañías no pudieron repartir más de un 3 por 100 de dividendo. Por su parte, el Estado, hasta 1890, había invertido más de 630 millones de francos en ferrocarriles, y de 1890 a 1909 ha percibido poco más de 167 millones de interés, o sea menos de 9 millones anuales, lo que representa próximamente el 1,4 por 100. Hay que tener presente que debido a la competencia de las vías navegables y a la poca importancia de la industria, sin hablar de lo elevado del coste de construcción, los gastos de explotación de los ferrocarriles holandeses son muy considerables en relación con los ingresos.

LUXEMBURGO.—Unas dos quintas partes de la diminuta red de este pequeño país pertenecen al Estado, o sea, en 1910, unos 200 kilómetros, de un total de 500.

NORUEGA.—Desde el primer momento adoptó el sistema de construcción y explotación por el Estado, que posee la mayor parte de las líneas (2.506 kilómetros, de un total de 3.088, en 1910). Recientemente se ha inaugurado la de Cristianía a Bergen, quizá la más notable de Europa y, desde luego, una de las más difíciles.

PORTUGAL.—Empezó adoptando un sistema parecido al francés y al español; pero más tarde constituyó una red del Estado a la que pertenecen más de la tercera parte del total de las líneas

de ferrocarriles del país (1.080 kilómetros, de un total de 2.909, en 1910). El ancho de vía de la red portuguesa es el mismo que el de la española.

SUECIA.—Figura este país a la cabeza de todos los de Europa por la densidad de sus líneas de ferrocarriles con relación al número de habitantes; ocupando el octavo lugar por el número total de kilómetros de aquellas, que es muy poco menor que en España. Su red se une directamente en muchos puntos a la de Noruega, así como también a la de Dinamarca, si bien para el enlace con esta última se utiliza, naturalmente, un servicio de *ferry-boats.*

Aun cuando, del mismo modo que en varias otras de las naciones que se incluyen en las presentes notas y por análogos motivos, se empezó en Suecia bastante tarde la construcción de ferrocarriles, ésta se halló favorecida desde luego por la baratura de los terrenos, la riqueza del país en madera y piedra y la naturaleza relativamente poco accidentada del suelo, porque, prescindiendo de la alta meseta del Noroeste, que es muy fría, pelada en parte, y en parte llena de bosques, desierta y cruzada por numerosos valles paralelos con muchos lagos, el terreno de la baja Suecia del Sur y del Oeste es, por el contrario, llano u ondulado.

Suecia adoptó al principio un sistema mixto para sus ferrocarriles, reservándose el Estado la línea o tronco principal; en la actualidad los del Estado son próximamente una tercera parte del total de la red sueca (4.372 kilómetros, de un total de 13.982, en 1910).

Las Compañías privadas son muy numerosas: unas 75, que poseen 300 líneas. Cerca de una cuarta parte de la red es de vía estrecha. Las líneas del Estado son de vía normal; en las de las Compañías privadas se encuentran los más distintos anchos de vía, lo que resulta molesto muchas veces para los viajeros, por los frecuentes cambios de tren a que les obliga. Es de notar que no existe la vía de un metro ni la de 0,75 metros.

Las Compañías privadas se han agrupado en una Asociación para la defensa de sus intereses comunes. Sin embargo, en conjunto, tanto en lo que concierne a la explotación, como a la tarificación, es grande la dependencia que tienen de la Administración de los ferrocarriles del Estado, la cual, por su autoridad y por la naturaleza privilegiada de su red, desempeña un papel preponderante.

Comparando los datos estadísticos de los ferrocarriles del Estado y privados correspondientes al año de 1906, último de que los poseemos relativamente completos, hemos entresacado los siguientes:

		Compañías	Estado
Longitud media explotada	*Km.*	8.609	4.192
Capital de establecimiento por kilómetro	*Fr.*	78.800	151.000
Productos totales	»	82.963.000	83.728.000
Gastos totales	»	52.845.000	58.586.000
Producto neto	»	30.118.000	25.142.000
Producto medio del viajero-kilómetro	*Cts.*	4'07	3'94
Idem íd. de la tonelada-kilómetro	»	6'04	4'48
Coeficiente de explotación		63'70 %	69'97 %
Tanto por ciento del producto neto al capital		4'42 %	4'00 %

El detenido examen de estas cifras arroja tanta luz, si no se olvida lo que decimos en los párrafos anteriores y en la Introducción del Título, que no necesitamos añadir más a lo expuesto.

PAÍSES BALKÁNICOS.—Bulgaria, Serbia y Rumania han rescatado la mayor parte de sus líneas, que pertenecían antes a Compañías extranjeras. Haremos notar que Serbia fué el último país de

Europa que empezó a utilizar los ferrocarriles, no efectuándolo hasta el año 1884; y que Rumania fué, de las tres citadas naciones, la primera que estableció la explotación directa por el Estado. Por lo demás, en el Apéndice II del presente Título pueden consultarse los datos que allí se insertan de éstas, como de todas las naciones del mundo.

TURQUÍA.—Todos sus ferrocarriles están en manos de Compañías europeas.

AMÉRICA DEL NORTE

CANADÁ.—Los canadienses comprendieron, desde el primer momento, las facilidades que los ferrocarriles ofrecen para la expansión comercial, por lo que empezaron no mucho más tarde que los Estados Unidos y antes que todos los restantes países de América, la construcción de aquéllos, la cual, sin embargo, se desarrolló con excesiva lentitud durante los primeros tiempos, empezando sólo a tomar verdadero incremento en la década de 1850 a 1860. En efecto, en 1850 sólo existían en aquel país 106 kilómetros de líneas, que en 1860 llegaron a 3.323 kilómetros; habiendo alcanzado en 1912 un desarollo de 43.000 kilómetros, en números redondos.

Se manifiesta en el Canadá, como en América entera, un hecho propio de todos los países nuevos y ricos que se pueblan y desarrollan rápidamente: la densidad de sus líneas de ferrocarriles con relación a la superficie del país es muy pequeña, siendo en cambio, crecidísima con respecto al número de habitantes. En este último concepto, el Canadá ofrece la cifra más alta de América y parece que de todo el mundo.

La política ferroviaria del Canadá difirió siempre mucho de la de Inglaterra. A consecuencia de las condiciones de aquel país nuevo, hubo que auxiliar en un principio la construcción de las líneas, concediéndoles préstamos garantizados por un privilegio sobre la propiedad. Después se extendió la garantía a la mitad del capital, lo mismo que a los intereses; y al otorgarse a una Compañía el *Great Trunk*, se la concedió un préstamo de 3.000 libras esterlinas por milla (1.609 metros). Más tarde, las dificultades financieras hicieron que algún ferrocarril pasase a manos del Estado, quien renunció a hacer uso de sus derechos sobre el *Trunk*, hasta que éste pudiese repartir el 6 por 100. Por fin, el Estado se colocó como acreedor detrás de los accionistas y obligacionistas ordinarios y no se ha vuelto a exigir ningún interés a la Compañía.

Hacia 1851 se restringió el apoyo del Gobierno general a los ferrocarriles de interés general, autorizándose a las municipalidades del Dominion para subvencionar los de interés local, tomando el dinero necesario para el caso de un fondo especial que creó el Estado con ciertas restricciones y sin responsabilidad para éste; pero los Municipios, por lo común, no administraron bien esos fondos, gastando excesivamente y teniendo que renunciarse al sistema, viéndose el Gobierno obligado a pagar intereses y capital. Hay que advertir que en Nueva Escocia y Nuevo Brunswick predominó, en un principio, el sistema de construcción y explotación por el Estado, adoptándose después el de subvenciones.

En 1882, el Gobierno del Dominion se adhirió resueltamente a la política de subvenciones a los ferrocarriles, que venía empleando en parte y de una manera vacilante, como acabamos de insinuar y según demuestra, sobre todo, la historia de la construcción del *Canadian Pacific Railway*, que, en este sentido, merece especial mención.

La Columbia británica puso como condición para entrar en el Dominion que se hiciese ese ferrocarril, y la obra fué emprendida. A este efecto, en 1872 se decidió conceder a una Compañía privada 30 millones de dollars y 50 millones de acres de tierras (1 acre=0,405 hectáreas); pero no se

pudo cumplir ese acuerdo, y en 1874 se fijaron solamente 20.000 acres por milla, más 10.000 dollars, también por milla. No podemos seguir las interesantes vicisitudes de esa construcción. Resumiendo, diremos que fué empezada por el Gobierno, pero viendo que no se contaba con el auxilio del Imperio, ni se podía fundir la línea con el *Great Trunk*, se llegó en 1880 a un acuerdo con el *Canadian Pacific Syndicate*, concediéndosele 25 millones de dollars, 25 millones de acres en tierras, las secciones de la línea ya construídas, devolución de derechos por materiales, exención de todo impuesto en favor del ferrocarril y por 20 años de las tierras, extinción del título indio de propiedad sobre el suelo, y monopolio para el tráfico hacia el Noroeste. Más adelante se sustituyó esta cláusula por la garantía de interés al 3,5 por 100 sobre 15 millones de dollars de obligaciones hipotecarias.

Los ferrocarriles locales se hallan subvencionados, según antes se indicó, por el Dominion y las corporaciones locales. Las formas de auxilio son variadas: subvención directa, suscripción de valores, garantía de interés.

En 1910, de los 40.000 kilómetros de líneas, que, en números redondos, tenía el Canadá, sólo unos 2.800 pertenecían al Estado, hallándose el resto en poder de Compañías privadas. Abriéndosele al Canadá un brillante porvenir y habiendo empezado en los últimos años un período de gran expansión comercial, parece que sus ferrocarriles han de desarrollarse muchísimo más y con gran rapidez. Y como siguiendo su actual política de auxilios no bastarían probablemente para hacerle frente los recursos del país, con ser tan considerables, en los últimos años inmediatamente anteriores a la guerra europea se empezaba a extender en el Canadá la opinión de que el Gobierno debía cambiar de rumbo, dejando en lo sucesivo de otorgar nuevos auxilios a las Empresas ferroviarias. Se fundaba, sobre todo, esa opinión, en que los gastos destinados a ferrocarriles no son más que una parte del total de los necesarios para fomentar los distintos medios de transporte. Los canales habían costado unos 100 millones de dollars, sin contar el proyecto de construcción de una vía navegable entre Georgian Bay y Montreal, cuyo coste se calculaba en otros 150 millones. El gasto anual para los canales del Dominion es de un millón de dollars por año. Por otra parte, el Gobierno se hallaba interesado en la construcción de 1.800 millas del nuevo ferrocarril transcontinental, una vez acabados los trabajos del cual se aumentarían los gastos en otros 100 millones de dollars.

Los precios medios del transporte son allí próximamente iguales que en los Estados Unidos, con cuyos ferrocarriles mantienen los del Canadá y de Méjico estrechas relaciones, según dijimos hacia el final del capítulo III. Por lo demás, véase el Apéndice II del presente Título.

MÉJICO.—Este país empezó la construcción de sus ferrocarriles mucho después que los Estados Unidos y que el Canadá, pues hasta 1850 no se abrió ninguno a la explotación. El desarrollo de las líneas fué lentísimo durante los dos primeros decenios, no contando en 1870 más que con unos 350 kilómetros. De 1870 a 1880 la construcción ya se activó más; en los decenios sucesivos el desarrollo adquirido por las líneas ha sido muy considerable, contando en 1910 con unos 25.000 kilómetros, en números redondos. Todas las vías férreas de este país pertenecen a Empresas privadas. Más de la mitad de las líneas forman el Ferrocarril Nacional, que está bajo el control del Estado; otras no están sometidas al mismo.

AMÉRICA DEL SUR

ARGENTINA.—La República Argentina, que por su extensión superficial y por el número de sus habitantes no tiene en toda la América del Sur otro país que le aventaje más que el Brasil, posee una red de ferrocarriles más considerable que éste y que ningún otro de aquéllos, figurando también a la cabeza de esos pueblos por su desarrollo económico. Para fomentar el cual, se cree allí, con razón, que uno de los medios más eficaces es impulsar la construcción de líneas férreas; es de esperar, por tanto, que éstas aumenten extraordinariamente en los años sucesivos. Otros países de la América del Sur se adelantaron a la Argentina en el establecimiento de dicho medio de comunicación, que no apareció en ella hasta 1857, produciéndose el mismo fenómeno que en las demás naciones de ambas Américas, o sea, que la construcción, lenta en los primeros decenios, se ha activado después en mucho mayor grado. Así, en esta República, sólo había en 1860 unos 40 kilómetros de líneas, poco más de 700 en 1870, unos 2.300 en 1880, más de 9.000 en 1890, 17.000 en 1900, cerca de 29.000 en 1910 y unos 33.000 en 1912, de los que la mayor parte son de vía de 1,676 metros, no pocos de 1 metro y muy raros los de 1,435 metros.

La construcción la emprendieron Compañías privadas, pero en 1863 el Gobierno de la provincia de Buenos Aires se incautó de los kilómetros terminados y prosiguió la construcción, hasta que en 1890, por dificultades financieras, cedió las líneas a una Compañía inglesa. Sin embargo, existen en la actualidad ferrocarriles del Estado, que en 1910 alcanzaban unos 4.000 kilómetros de longitud, perteneciendo el resto del total en dicho año, o sea cerca de 25.000, a Compañías privadas.

Un hecho que ha ejercido extraordinaria influencia en el impulso verdaderamente excepcional dado en los últimos años a la construcción de ferrocarriles, fué la votación de la «Ley Mitre» por el Congreso argentino a fines de 1907, que reformó los contratos de concesión con las Compañías de una manera muy favorable para éstas. Hasta entonces las cláusulas de dichos contratos eran muy variables: el Estado se reservaba frecuentemente el derecho de intervenir en la fijación de las tarifas, si los beneficios eran superiores a un determinado tanto por ciento, en general del 7 por 100 al 10 por 100 del capital. Ese límite impuesto a las Compañías, cohibía en cierto modo a éstas; además, las cartas de concesión se prestaban a distintas interpretaciones, presentando gran diversidad y complejidad; todo lo cual venía a constituir nuevos motivos de recelos.

La «Ley Mitre» simplificó y uniformó los contratos, si bien se establecía en ella que todas las redes abonarían al Estado un 3 por 100 de los productos netos, calculándose estos últimos sobre la base de un coeficiente de explotación de 60 por 100. Las cantidades procedentes de esas entregas debían servir para la constitución de un fondo especial destinado a la construcción de carreteras afluentes a las vías férreas y, por consiguiente, beneficiosas para el aumento del tráfico de estas últimas. Por otra parte, el Gobierno sólo habría de intervenir en la fijación de tarifas si los productos excedían del 17 por 100 del capital, durante tres años consecutivos.

Al ser promulgada dicha ley, se creía en la Argentina que tendría una influencia decisiva en el desarrollo de sus ferrocarriles, estimándose que se tardaría muy pocos años —unos seis o siete— en duplicar la longitud de aquéllos, que así vendrían a tener un desarrollo aproximado de 40.000 kilómetros. Los datos de que disponemos, respecto a este país, no llegan más que hasta 1912, pero son lo suficientemente elocuentes para demostrar que dichas previsiones no fueron hechas a la ligera.

Los resultados de la explotación de las Compañías privadas argentinas han venido siendo satisfactorios. Sin embargo, allí, como en casi todas partes y por análogos motivos, se notó en los años anteriores a la guerra un crecimiento muy apreciable del coeficiente de explotación. Los resultados obtenidos por el Estado en su red han sido inferiores a los de las Compañías, habiendo lle-

gado su coeficiente de explotación, en 1908, a 80 por 100, es decir, muchos enteros por encima del de aquéllas, que no llegaba al 60 por 100. Sin duda, por esta causa parecía inclinarse el Estado, por entonces, a vender o a arrendar sus líneas.

BRASIL.—Los Estados Unidos del Brasil, cuyo inmenso territorio es incomparablemente mayor que el de cualquier otro país de la América del Sur, casi tan grande como el del Canadá, y no mucho menor que el de los Estados Unidos de la América del Norte, son también la nación sud-americana que más habitantes tiene. Sin embargo, como ya hemos dicho, figuran después de la República Argentina, o sea, en segundo lugar, por la longitud de sus líneas de ferrocarriles. Se inauguraron éstas allí en 1854, siendo las cifras que representan el desarrollo de las mismas al final de cada uno de los decenios comprendidos entre 1850-60 y 1900-910, ambos inclusive, las siguientes, en números redondos: 300, 800, 3.500, 9.800, 14.800 y 21.400 kilómetros. De esta última longitud, que se refiere a 1910, pertenecen unos 8.800 kilómetros al Estado y 12.600 a Compañías privadas.

La construcción de las redes primitivas del Brasil, empezada muchos años después de haber resuelto emprenderla, no fué presidida por ninguna idea general. Como en la mayor parte de las Repúblicas federales, no se encuentra allí bien claramente definido el derecho de concesión, ya por lo que se refiere a la Unión, a los Estados o a las Municipalidades; debiendo consignarse que aquéllos gozan de grandes atribuciones y que éstas pueden también conceder líneas dentro de sus extensos territorios. De aquí nace una falta de unidad de miras, que no puede sorprender en modo alguno, dada la multiplicidad de Estados y Municipalidades. Las líneas de la Unión obedecen, naturalmente, a planes definidos, teniendo sobre ellas la política local menor influencia.

Los capitales extranjeros se han interesado casi siempre en las empresas de ferrocarriles de la Unión, dejando las líneas de los Estados a los capitales del país. Estos últimos, reuniéndose en forma de Compañías, han obtenido concesiones de líneas que han venido a ser tributarias de las primeras, que a menudo las han adquirido y construído después con arreglo a diferentes principios, naciendo de ahí una lamentable variedad en la construcción y material de los ferrocarriles.

En principio, la ley de 1890 establece que el Gobierno federal concede las líneas que unen Río Janeiro a las capitales de los Estados, las líneas internacionales y las estratégicas; y que los Estados conceden las extensiones de esas líneas, después de haber obtenido el asentimiento de la Unión, la cual puede también reservarse el derecho de otorgar estas últimas concesiones. En todo caso la Unión tiene derechos preferentes en la materia.

Los sistemas seguidos, tanto por la Unión como por los Estados y Municipalidades, han sido los siguientes:

1.° Concesión a una Compañía privada.

2.° Construcción y explotación directas.

3.° Construcción directa o indirecta y arriendo de la explotación a una Compañía.

Dado el carácter de estas notas, no hemos de entrar en pormenores sobre la política ferroviaria del Brasil, bastante compleja, por otra parte, según habrá podido deducirse ya de lo expuesto. Nos bastará decir que el Gobierno, no obstante haber rescatado muchas líneas primitivamente concedidas, ha ido abandonando en los últimos años el principio de los ferrocarriles de Estado, pues le costaba carísima la explotación, cuyos coeficientes llegaron a subir extraordinariamente. Por lo cual, parece que se decidió a arrendar la explotación de sus ferrocarriles.

Para completar lo que acabamos de exponer, creemos pueden ser de utilidad los siguientes datos, que se refieren a uno de los años intermedios del decenio de 1900 a 1910, pues el simple examen de los mismos basta para formarse idea de lo complejo del régimen ferroviario de aquel país

La proporción existente entre los ferrocarriles dependientes de la Unión y de los Estados, era la siguiente:

Líneas de la Unión	Kilómetros.	11.523
Idem de los Estados	»	6.420
TOTAL	»	17.943

Las líneas dependientes de los Estados se explotan por una multitud de pequeñas Compañías que, en su mayor parte, disfrutan de la garantía de interés, de subvenciones, o de otros auxilios.

En cuanto a las líneas de la Unión, se las puede clasificar en cuatro categorías:

Líneas propiedad de la Unión, explotadas directamente	Kilómetros.	2.954
Idem íd. de la íd. y arrendadas	»	4.740
Idem concedidas por la Unión con garantía de interés	»	1.899
Idem íd. por la íd. sin íd. de íd	»	1.930
TOTAL	»	11.523

Diremos, por último, que en su origen las líneas fueron construídas de vía ancha, pero que después se ha renunciado a ésta en vista de las dificultades y de los gastos que llevaba consigo. Hoy, la mayor parte de la red es de vía de 1 metro.

CHILE.—Exceptuando algunos países de las Antillas, como Cuba y Jamaica, Chile fué la primera nación de la América Central y del Sur que emprendió la construcción de ferrocarriles. En 1910 contaba con unos 5.700 kilómetros, de los que una mitad próximamente pertenecían al Estado y la otra mitad a Compañías privadas.

La mayor parte de las líneas explotadas por el Estado tienen un ancho de vía de 1,68 metros, encontrándose en ellas también las vías de 1,067 y de 1 metro. Los resultados financieros obtenidos por aquél en su red no han sido nada favorables: no sólo no ha obtenido beneficio alguno de la explotación, sino que ha saldado con considerable pérdida, llegando su coeficiente de explotación a cerca del 100 por 100. Dice un escritor que estos resultados obtenidos por el Estado chileno sorprenden, si se tiene en cuenta que su red principal atraviesa un país de gran producción y en contínuo desarrollo y que hay derecho a creer que esas líneas podrían ser remuneradoras si se hallaran explotadas más comercialmente por funcionarios competentes, con tarifas apropiadas y mejorando los servicios.

En las líneas explotadas por Compañías privadas existen, por lo menos, siete anchos de vía diferentes: desde 1,68 metros hasta 0,76 metros. La mayor parte son Compañías inglesas que poseen sus líneas a perpetuidad y sirven regiones casi exclusivamente mineras; hay tres que disfrutan de garantía de interés. Los resultados financieros obtenidos por las Compañías son mucho más favorables que los que obtiene el Estado.

OTROS PAÍSES.—Examinando algunos de los cuadros del Apéndice II de este Título, encontrará el lector explicable que hayamos dedicado cierto espacio en estas notas a Argentina, Brasil y Chile, sobre todo a los dos primeros, y que prescindamos de los demás países, tanto de la América del Sur, propiamente dicha, como de la América Central y de las Antillas. Dada la poca importancia de las redes ferroviarias de todas las naciones de que no hemos hablado y la índole de esta Obra, creemos más que suficientes los datos que se incluyen en el referido Apéndice II para ilustrar al lector.

ASIA, AFRICA Y OCEANÍA

Por lo que acabamos de decir, son muy pocos los países de Asia, Africa y Oceanía de que nos ocupamos en los párrafos que siguen.

INDIA INGLESA.—Este país no sólo es el de mayor desarrollo de líneas de Asia, sino uno de los que en este concepto figuran a la cabeza de todos los del mundo. La construcción de ferrocarriles comenzó en la India en 1850, por una línea de penetración, partiendo de Bombay, que emprendió la «Great Indian Peninsula Railway Company». El Gobierno la auxilió con la garantía de interés del 5 por 100. Inmediatamente otras Compañías emprendieron la construcción de diversas líneas en condiciones análogas. En todos esos contratos, el Gobierno se reservó el derecho de rescate en un plazo de 25 a 50 años; y así es como llegó a poseer todas las líneas principales.

Hacia 1870 el Estado emprendió la construcción de líneas por su propia cuenta, apelando de nuevo a las Compañías hacia 1880, en vista de las dificultades que encontró para hallar los capitales necesarios. El capital lo ha proporcionado en gran parte el Gobierno y en una pequeña parte las Compañías. Respecto a la explotación, el Estado la ha asumido directamente para una parte de las líneas, quedando encargadas las Compañías de explotar el resto, o sea la mayor parte. En suma, todas esas líneas son construídas y explotadas, bien directamente por el Estado, o, por lo menos, bajo el control del Gobierno, ejercido por el «Railway Board», supremo organismo que fué creado en 1905.

Se deduce de lo expuesto que existe una gran diferencia entre la situación de las primeras Compañías que construyeron ferrocarriles en la India y la de las nuevas Compañías a que últimamente acabamos de referirnos.

Dado el carácter de estas notas no hemos de detallar el régimen especial establecido por Inglaterra en aquel país para sus vías férreas, que, como se ve, es completamente diferente del de la metrópoli. Resumiéndole en pocas palabras, diremos que la mayor parte de las líneas son del Estado, pero que no ha de calificarse como estatista en toda su integridad el sistema allí seguido: éste pudiera definirse, de un modo general, diciendo que el Estado se ha asegurado la propiedad y la alta dirección de los ferrocarriles, adoptando en cada caso, no sólo para la explotación, sino para la misma construcción, las soluciones que ha considerado más prácticas y convenientes.

Además de los datos que en el Apéndice II figuran, daremos aquí los siguientes:

En 1911 el conjunto de los ferrocarriles de la India inglesa produjo un beneficio neto de 87,5 millones de francos, después de pagar todos los gastos y cargas de interés. La India es el país donde se viaja más barato: el producto medio por viajero-kilómetro de todas clases es de 1,5 céntimos. Anualmnte se transportan cerca de 400 millones de viajeros, siendo de 60 kilómetros el recorrido medio de un viajero. El número de toneladas transportadas anualmente es de 170 millones, con 294 kilómetros de recorrido medio por tonelada, resultando el producto medio por tonelada-kilómetro de 3,2 céntimos, también bastante reducido, aunque no tanto como el de viajeros. El capital de establecimiento total por kilómetro de línea completamente equipada, es igualmente bastante pequeño: unos 155.000 francos. La relación entre el producto neto y el capital empleadc fué en el repetido año 1911 de 5,87 por 100.

Parece que desde el punto de vista financiero, los ferrocarriles de la India inglesa dan buenos resultados y prometen bastante para el porvenir; pero lo que más interesa es la cuestión de la penetración intensiva, por medio de las vías férreas, en un país tan vasto y tan poblado. Es decir, que hoy por hoy, los ferrocarriles de aquel país son considerados ante todo por los ingleses como un instrumento de alta política.

China.—La historia de los ferrocarriles chinos comprende tres fases principales: la primera, de 1863 a 1878, constituye un período preparatorio de tentativas extranjeras para hacer que los chinos aceptaran la política de concesiones de líneas; la segunda, de 1879 a 1894, se caracteriza por la adhesión de los chinos a esa política; en la tercera, que parte de 1894, China facilita ya el desarrollo de sus vías férreas, muy escasas hasta entonces, otorgando numerosas concesiones a empresas extranjeras. En los últimos años anteriores a la guerra, se hablaba de la nacionalización de los ferrocarriles chinos. Estos pertenecen todos a empresas privadas, ejerciendo China el control financiero de una mitad de sus líneas y diversas potencias extranjeras de la otra mitad. En los diferentes contratos que con este motivo ha hecho aquel país con dichas potencias, las cláusulas difieren bastante, pero en todas las concesiones China se ha reservado el derecho de rescate.

Africa. — Para complementar las indicaciones estadísticas que sobre los ferrocarriles africanos figuran en el Apéndice II de este Título, damos a continuación un extracto de las principales conclusiones que la importante revista *Zeitung des Vereins* formulaba en 1907, como consecuencia de los datos incluídos en una voluminosa Memoria que acababa de ser presentada al Reichstag:

Una gran parte de los ferrocarriles, aun los del Gobierno del Cabo, no remuneraban apenas el capital de establecimiento; por el contrario, el rendimiento de los ferrocarriles de Egipto y del Congo era muy favorable y en los ferrocarriles privados egipcios llegó a ser extraordinario. Considerados en su conjunto los ferrocarriles africanos, puede decirse que desde su apertura, o poco después, llegaron a cubrir sus gastos de explotación, comprendido el entretenimiento.



Los ferrocarriles africanos han provocado un importante aumento en el comercio de importación y exportación.

También han dado lugar a una mayor recaudación de impuestos y contribuciones.

Por lo dicho, los ferrocarriles han resultado beneficiosos para las finanzas de las colonias, que no han sido perjudicadas, por consiguiente, sino sensiblemente mejoradas con el establecimiento de aquellas.

Han permitido al Poder civil desarrollarse, contribuyendo a contener y reprimir los movimientos sediciosos, y produciendo, así, una economía en los gastos militares.

La situación sanitaria de las colonias ha mejorado como consecuencia del establecimiento de los ferrocarriles.

La construcción de éstos ha proporcionado trabajo y excitado la actividad de los indígenas, mejorando la situación de éstos y aumentando el valor de la producción.

En lo que concierne a la propiedad de las líneas (privadas o del Estado), hay que tener en cuenta que estos ferrocarriles coloniales se hallan destinados a países nuevos y cerrados al comercio universal, persiguiéndose, al principio, con ellos, más bien que finalidades puramente comerciales, la instauración de una autoridad, el asiento de las colonias, la civilización de los indígenas; por lo que allí las vías férreas, en su mayor parte, deben tener un cierto carácter estratégico. No debe extrañar, por lo tanto, que los Estados hayan desempeñado tan importante papel en el establecimiento de las líneas africanas.

Los capitales de la mayoría de los ferrocarriles coloniales africanos han sido adquiridos por medio de empréstitos, con o sin garantía de la metrópoli, a un interés que no ha excedido apenas del corriente en el país. Parece recomendable dejar en este caso plena autonomía al presupuesto de la colonia interesada, porque ello facilita mucho la evaluación de las cargas y garantías financieras que incumben a los ferrocarriles.

Independientemente de la cuestión de la propiedad, se ha suscitado la de la explotación propia-

mente dicha. Se opina que en este punto debe concederse la preferencia a la explotación privada bajo el control del Estado.

Respecto a la construcción técnica, parece preferible para los ferrocarriles principales —en especial para aquellos destinados a unirse con las redes de las colonias inmediatas— la vía de 1 metro o de 1,067 metros, no obstante el aumento de gastos que de ello resulte; mientras que para las líneas afluentes o de interés local, bastarán anchos menores para llenar las necesidades del presente y aun las del porvenir, durante mucho tiempo todavía.

En fin, puede afirmarse que, aun en las comarcas muy accidentadas de Africa, cabe construir ferrocarriles a precios que permitan algún rendimiento financiero.

AUSTRALIA.—Desde un principio, los ferrocarriles tuvieron especial importancia para Australia, cuyo inmenso territorio carece de vías de navegación interior. Los Estados de Victoria, Nueva Gales del Sur y Australia Meridional fueron los primeros en que se estableció el nuevo medio de comunicación, siguiendo después Queensland, y con bastante mayor retraso los Estados restantes. En toda Australia la progresión en la construcción de vías férreas fué muy lenta hasta 1870, desarrollándose, en cambio, con bastante rapidez en los dos decenios siguientes. Este impulso, que se acentuó, en especial, de 1880 a 1890, perdió parte de su fuerza de 1890 a 1910, atribuyéndose las causas de tal hecho a la crisis financiera de 1892-93, cuyos efectos, al menos por lo que afecta a los ferrocariles, se han prolongado, por lo tanto, considerablemente.

Por el desarrollo total de sus líneas ocupa Australia un puesto distinguido entre todos los países del mundo, que ya no es el mismo en lo que se refiere a la densidad de su red con respecto a la extensión superficial; en cambio, la longitud de sus líneas con relación al número de habitantes es una de las mayores del mundo: en este último concepto, quizá sólo la aventaje el Canadá.

Cada una de las colonias ha construído sus ferrocarriles sin previo acuerdo con las inmediatas: durante mucho tiempo han estado sin comunicación entre sí las diversas capitales; cada red colonial posee una fisonomía particular, no siempre concordante con la de las redes inmediatas; los anchos de vía son muy diferentes también, habiéndose tendido a hacerlos lo más estrechos posible por espíritu de economía, dando todo ello lugar a graves inconvenientes desde el punto de vista de la explotación; las tarifas son extraordinariamente variables; en suma, el particularismo de los diversos Estados se ha traducido en una gran falta de homogeneidad y de método en todo lo concerniente al trazado, construcción y explotación de las vías férreas.

La construcción de los primeros ferrocarriles se llevó a cabo por Compañías, pero el mal resultado obtenido por éstas hizo que aquéllos pasaran a poder del Estado. Por otra parte, los progresos que el socialismo de Estado ha hecho en Australia ha transformado la cuestión de la explotación de los ferrocarriles por el Estado, que, como acabamos de decir, empezó haciéndose por necesidad, en una cuestión de principio.

El hecho es que el régimen de política ferroviaria adoptado en Australia es estatista, siendo muy escasas las líneas pertenecientes a Compañías privadas. Los ferrocarriles fueron administrados durante largo tiempo en cada Colonia por un Ministro. Parece que los efectos de tal sistema fueron deplorables: la ingerencia de la política en la administración de aquéllos ha dado lugar a la construcción de numerosas líneas puramente electorales, a que se multiplicasen los funcionarios, etcétera, etc., resultando de todo ello un gran aumento en los gastos de explotación, sin el correspondiente en los productos, que permanecían casi estacionarios. A partir de 1883, cuatro de las colonias han sustituído los Ministros de Ferrocarriles por Comisarios inamovibles: éstos, en un principio, contuvieron los abusos, relativamente, pero después su autoridad fué siendo menor, quedando los Parlamentos como verdaderos dueños y soberanos de la administración de los ferrocarriles,

puesto que son ellos los que votan los créditos necesarios; más de un Comisario ha tenido que dimitir su cargo, en vista de las campañas suscitadas contra él en el Parlamento y por los interesados en que no se pusieran las cosas en debido orden, como aquél pretendía.

No obstante lo poco poblado del país, el tráfico ha ido aumentando en Australia considerablemente. La construcción de la red ha dado lugar a que el total del capital de establecimiento proporcionado por los Estados haya alcanzado bastante más de 3.000 millones de francos, es decir, cerca del 59 por 100 de las deudas coloniales, deudas que arrojan una cifra por habitante muy superior a la de cualquier otro país del mundo (unos 1.300 francos); el kilómetro de ferrocarril ha resultado a unos 155.000 francos en números redondos, como término medio de conjunto, si bien variando mucho el promedio correspondiente a los distintos Estados. Los resultados financieros de los ferrocarriles australianos han sido muy desfavorables. Parece que su rendimiento neto medio era cerca de un 1 por 100 inferior a las cargas financieras, es decir, que todos los Estados australianos saldaban con déficit la cuenta de sus ferrocarriles, alcanzando un valor muy importante el total de dicho déficit.

Desde 1900 los Estados australianos se hallan confederados, previendo el art. 51 de la Constitución federal el rescate por la Confederación de las redes coloniales. En opinión de respetables autores, la concentración de los ferrocarriles australianos bajo una sola administración sería muy conveniente, pero parece que a esto se oponen serias dificultades: deben citarse, entre ellas, como principales, las diferencias de régimen de las vías férreas de los distintos Estados, sobre todo por lo que se refiere al personal, y, en especial, la oposición de dichos Estados al rescate, si la Confederación no se hace cargo al propio tiempo de la deuda total de aquéllos, cuya más sólida garantía la constituyen los ferrocarriles.

Apéndice II al Título Sexto

Algunos datos estadísticos sobre los ferrocarriles de todos los países del mundo

A.—CUADROS (1)

(1) Ténganse en cuenta al examinar estos cuadros, además de sus notas especiales, las observaciones sobre Estadística hechas en las Advertencias generales y en la Introducción del presente Título.

CUADRO NUM. 190 (LXXXVIII)

Desarrollo de las líneas de ferrocarriles en las diferentes naciones del mundo

I.—EU

PAISES	Año de apertura del primer trozo de ferrocarril	LONGITUD EN KILÓMETROS DE LAS LÍNEAS 1830	1840	1850	1860
Alemania (1)	1835	»	580	6.053	11.724
Austria-Hungría (comprendidas Bosnia y Herzegovina)	1837	»	144	1.579	4.543
Bélgica (2)	1835	»	335	861	1.729
Dinamarca	1844	»	»	217	485
España	1848	»	»	28	1.918
Francia	1828	38	497	3.010	9.439
Gran Bretaña e Irlanda (con Jersey, Malta y Man)	1825	91	1.349	10.660	16.797
Grecia	1869	»	»	»	»
Italia	1839	»	8	426	1.800
Luxemburgo	1859	»	»	»	57
Noruega	1853	»	»	»	68
Holanda	1839	»	17	176	335
Portugal	1854	»	»	»	137
Rumania	1860	»	»	»	66
Rusia (comprendida Finlandia)	1838	»	27	500	1.591
Servia	1884	»	»	»	»
Suecia	1851	»	»	»	531
Suiza	1844	»	»	25	1.058
Turquía, Bulgaria y Rumelia oriental	1860	»	»	»	66
TOTALES	1825	129	2.957	23.535	52.344

(1) Comprendidos los ferrocarriles secundarios y los de vía estrecha, pero no los terciaríos.—(2) Comprendidos los ferrocarriles vecinales.

II.—AMÉ

	PAISES	Año	1830	1840	1850	1860
América del Norte	Canadá	1836	»	26 (1)	106 (1)	3.323 (1)
	Terranova	1885	»	»	»	»
	Estados Unidos	1827	66	4.534	14.515	49.277
	Méjico	1850	»	»	11	32
América central	Costa Rica	1872	»	»	»	»
	Guatemala	1880	»	»	»	»
	Honduras	1871	»	»	»	»
	Nicaragua	1880	»	»	»	»
	Salvador	1882	»	»	»	»
Antillas	Cuba	1837	»	195	399	603
	Haïtí	1880	»	»	»	»
	Puerto Rico	1885	»	»	»	»
	Jamaica	1845	»	»	26	40
	Barbadas	1883	»	»	»	»
	Trinidad	1880	»	»	»	»
América del Sur	Venezuela	1866	»	»	»	»
	Colombia	1855	»	»	»	79
	Guyana Inglesa	1864	»	»	»	»
	Brasil	1854	»	»	»	295
	Ecuador	1879	»	»	»	»
	Perú	1851	»	»	»	89
	Bolivia	1873	»	»	»	»
	Paraguay	1863	»	»	»	»
	Argentina	1857	»	»	»	39
	Chile	1852	»	»	»	195
	Uruguay	1869	»	»	»	»
	TOTALES	1827	66	4.755	15.057	53.972

(1) Ejercicios terminados el 30 de Junio del año indicado.—(2) Ejercicios terminados el 1.° de Enero del año indicado.—(3) Disminución ocasionada por la

(a) Este cuadro procede del *Journal Officiel* del 23 de Mayo de 1902. Se advierte allí que los datos que contiene han sido tomados de las estadísticas oficia así respecto a las estadísticas de los principales países del mundo— sólo se han incluído en este cuadro los datos relativos a los ferrocarriles destinados a los como, por ejemplo, los ferrocarriles terciarios alemanes «Kleinbahnen».

durante el siglo XIX y longitud y densidad de aquellas al finalizar el mismo (a)

...EXPLOTADAS AL FINAL DE LOS EJERCICIOS				POBLACIÓN		Superficie en kilómetros cuadrados	LONGITUD EN KILÓMETROS EN FIN DE 1900	
1870	1880	1890	1900	Millones de habitantes	Año del censo		Por 10.000 habitantes	Por miriámetro cuadrado
...ROPA								
19.719	33.888	42.869	51.391	56'3	1900	540.700	9'1	9'5
9.589	18.512	26.553	36.883	46'8	1900	675.800	7'9	5'4
2.897	4.112	5.207	6.345	6'7	1900	29.500	9'2	21'5
764	1.592	1.986	3.001	2'5	1901	38.500	12'3	7'8
5.475	7.480	9.878	13.357	17'7	1897	497.400	7'5	2'7
17.733	25.925	36.672	42.826	38'5	1900	536.500	11'1	8'0
24.383	28.854	32.726	35.296	41'6	1901	314.800	8'5	11'2
11	11	776	972	2'4	1896	64.700	4'0	1'5
6.208	8 713	12.907	15.787	32'5	1901	286.700	4'8	5'5
149	292	413	466	0'24	1900	2.600	19'4	17'9
368	1.059	1.562	2.053	2'2	1900	322.300	9'2	0'6
1.419	1.841	2.610	2.743	5'1	1899	32.500	5'4	8'4
720	1.206	2.125	2.376	5'4	1900	92.100	4'4	2'6
316	1.384	2.494	3.098	5'9	1899	131.300	5'2	2'4
11.236	23.524	30.940	48.107	115'6	1897	5.900.300	4'2	0'8
»	»	540	578	2'5	1900	48.300	2'3	1'2
1.734	5.761	8.018	11.320	5'1	1900	447.900	22'0	2'5
1.442	2.470	3.198	3.783	3'3	1900	41.400	11'4	9'1
291	1.394	1.719	3.142	9'7	1900	275.600	3'2	1'1
104.454	168.018	223.193	283.524	400'0		10.278.900	7'1	2'8
...RICA								
4.211 (1)	11.035 (1)	21.160 (1)	28.410 (1)	4'8	1891	8.587.300	59'2	0'3
»	»	179	1.055	0'21	1900	110.700	50'2	0'9
85.151	150.113	263.228 (1)	311.287 (1)	76'1	1900	9.067.400	40'9	3'4
349	1.120	9.713	15.454	13'6	1900	1.982.800	11'4	0'8
»	120	241	261	0'24	1892	59.600	10'8	0'4
»	45	166 (2)	640 (2)	1'4	1893	125.100	4'6	0'5
»	90	90	96	0'59	1900	119.800	1'6	0'1
»	20	146	146	0'50	1899	123.900	2'8	0'1
»	»	52 (2)	117 (2)	0'91	1900	21.100	1'2	0'6
655	1.382	1.731	1.960	1'6	1899	113.900	12'3	1'7
»	80	115	225	1'2	1894	28.700	1'9	0'8
»	»	18	220	0'95	1899	9.300	2'3	2'4
40	40	124	298	0'75	1900	11.100	3'9	2'7
»	»	39	39	0'19	1900	400	2'0	9'7
»	26	87	130	0'27	1900	4.500	4'8	2,9
13	126	709	852	2'4	1894	1.027.000	3'5	0 1
79	121	380	605	4'0	1895	1.330.800	1'5	0'05
32	32	35	119	0'28	1891	229.600	4'2	0'5
786	3.500	9 800	14.798 (2)	14'3	1890	8.313.400	10'3	0'2
»	64	300	300 (2)	1'4	1899	299.600	2'1	0'1
732	1.852	1.668 (3)	1.668 (2)	4'5	1896	1.769.800	3'6	0'1
»	130	209	972	2'2	1893	1.334.200	4'4	0'1
72	72	240	251	0'63	1900	253.100	4'0	0'1
732	2.313	9.255	17.047	4'8	1900	2.885.600	35'6	0'6
732	1.898	2.928	4.148	3'1	1999	690.300	13'3	0'6
98	431	1.127	1.605	0'88	1900	186.900	18'2	0'9
93.682	174.610	323.740	402.703	141'80		38.685.900	28'4	1'04

...cesión hecha a Chile en 1883.

...les y, para los países que no las publican, de las fuentes que se han creído más autorizadas. En cuanto lo han permitido los documentos consultados —ocuriendo ...transportes públicos, abstracción hecha de los industriales y mineros, de los exclusivamente militares y de los tranvías o vías férreas asimilables a los tranvías

PAISES	Año de apertura del primer trozo de ferrocarril	LONGITUD EN KILÓMETROS DE LAS LÍNEAS 1830	1840	1850	1860
III.—AF					
Posesiones francesas. Argelia	1862	»	»	»	»
Posesiones francesas. Túnez	1872	»	»	»	»
Posesiones francesas. Senegal	1883	»	»	»	»
Posesiones francesas. Sudán	1881	»	»	»	»
Posesiones francesas. Costa de Somalia	1899	»	»	»	»
Posesiones francesas. Reunión	1879	»	»	»	»
Egipto (no comprendido el Sudán)	1856	»	»	»	347
Posesiones italianas. Eritrea	1898	»	»	»	»
Congo (Estado independiente)	1898	»	»	»	»
Posesiones alemanas. Sud-Oeste africano y Africa oriental	1898	»	»	»	»
Posesiones portuguesas. Angola y Africa oriental	1885	»	»	»	»
Posesiones inglesas. Lagos y sierra Leona	1899	»	»	»	»
Posesiones inglesas. Protectorado del Africa oriental	1898	»	»	»	»
Posesiones inglesas. Natal	1860	»	»	»	3
Posesiones inglesas. Cabo	1860	»	»	»	2
Posesiones inglesas. Mauricio	1862	»	»	»	»
República Sud-africana	1887	»	»	»	»
Estado libre de Orange	1885	»	»	»	»
TOTALES	1856	»	»	»	352
IV.—A					
Rusia asiática	1882	»	»	»	»
Corea	1898	»	»	»	»
Turquía asiática	1860	»	»	»	43
Persia	1888	»	»	»	»
China	1876	»	»	»	»
Japón (1)	1872 (3)	»	»	»	»
Posesiones inglesas. India	1853	»	»	»	841
Posesiones inglesas. Ceylán	1868	»	»	»	»
Posesiones inglesas. Protectorado de los Estados malayos	1885	»	»	»	»
India portuguesa	1885	»	»	»	»
Indias holandesas (Java y Sumatra)	1867	»	»	»	»
Posesiones francesas. India	1879	»	»	»	»
Posesiones francesas. Indo-China	1885	»	»	»	»
Siam	1897	»	»	»	»
TOTALES	1853	»	»	»	884

(1) Comprendida Formosa.—(2) Ejercicio terminado en 1.° de Abril de 1900.—(3) El año de apertura que figuraba en este cuadro era el de 1875, pero lo

PAISES	Año	1830	1840	1850	1860
V.—OC					
Queensland	1860	»	»	»	98
Australia occidental	1873	»	»	»	»
Australia meridional	1856	»	»	»	90
Nueva Gales del Sur	1855	»	»	»	24
Victoria	1854	»	»	»	151
Tasmania	1871	»	»	»	»
Nueva-Zelanda	1863	»	»	»	»
Islas Hawaï	1886	»	»	»	»
TOTALES	1854	»	»	»	363

(1) Ejercicios terminados en 1.° de Julio del año indicado.—(2) Ejercicios terminados en 1.° de Abril de 1891 y de 1901.

PAISES	Año	1830	1840	1850	1860
RESU					
EUROPA	1825	129	2.957	23.535	52.344
AMERICA	1827	66	4.755	15.057	53.972
AFRICA	1856	»	»	»	352
ASIA	1853	»	»	»	884
OCEANIA	1854	»	»	»	363
TOTALES	1825	195	7.712	38.592	107.915

EXPLOTADAS AL FINAL DE LOS EJERCICIOS				POBLACIÓN		Superficie en kilómetros cuadrados	LONGITUD EN KILÓMETROS EN FIN DE 1900	
1870	1880	1890	1900	Millones de habitantes	Año del censo		Por 10.000 habitantes	Por miriámetro cuadrado
RICA								
517	1.154	2.817	2.948	4'7	1901	600.000	6'3	0'49
»	225	260	925	1'7	1900	130.000	5'4	0'71
»	»	264	264	1'8	1900	170.000	1'5	0'16
»	»	128	241	4'0	1900	832.000	0'6	0'03
»	»	»	122	0'02	1900	6.000	62'0	2'00
»	14	126	126	0'17	1900	2.600	7'4	4'84
656	1.494	1.547	3.392	9'8	1897	994.300	3'5	0'34
»	»	»	28	0'33	1899	247.300	0'8	0'01
»	»	»	390	14'0	1900	2.252.800	0'3	0'02
»	»	»	300	8'2	1899	1.830.000	0'4	0'02
»	»	50	842	7'3	1899	2.084.200	1'2	0'04
»	»	»	286	0'16	1891	19.200	17'9	1'49
»	»	»	582	2'5	1897	730.200	2'3	0'08
3	159	517	913	0'93	1900	75.600	9'8	1'20
164	1.457	2.745	4.018	2'3	1899	756.800	17'5	0'52
66	132	148	167	0'38	1900	182.600	4'4	1'09
»	»	120	1.935	1'1	1898	368.600	17'6	0'62
»	»	581	960	0'21	1890	131.100	45'7	0'73
1.406	4.635	9.331	18.467	59'60		11.353.300	3'1	0'16
SIA								
»	»	1.433	8.084	16'8	1897	16.812.200	4'81	0'05
»	»	»	42	5'6	1900	218.600	0'07	0'02
234	372	800	2.760	17'6	1900	1.685.200	1'56	0'16
»	»	30	54	9'5	1900	1.626.000	0'06	0'003
»	7	173	498	399'7	1900	10.968.400	0'01	0'01
»	122	2.333	5.858 (2)	46'5	1898	417.400	1'25	1'40
4.840	14.729	26.299	39.634	231'1	1901	2.499.300	1'71	1'58
119	200	308	478	3'6	1900	65.700	1'32	0'75
»	»	55	417	0'68	1901	69.600	6'12	0'59
»	»	54	82	0'57	1887	4.000	1'44	2'05
109	450	1.361	2.226	29'4	1897	549 500	0'75	0'40
»	12	12	27	0'25	1900	500	1'08	5'40
»	»	71	236	17'0	1900	149.800	0'13	0'16
»	»	»	327	6'3	1900	633.000	0'50	0'05
5.302	15.892	32.929	60.725	784'60		35.699.200	0'77	0'17

hemos enmendado, por ser en realidad el de 1872. (Véase Apéndice I al Título Sexto.—Japón).

EANÍA								
356	1.019	3.448 (1)	4.507 (1)	0'50	1900	1.731.400	90'1	0'26
»	115	789 (1)	2.977 (1)	0'18	1900	2.553.500	165'4	0'12
323	1.090	2.827 (1)	3.028 (1)	0'36	1901	2.340.600	84'1	0'13
552	1.368	3.808 (1)	4.658 (1)	1'4	1901	803.800	33'2	0'58
531	1.930	3.978 (1)	5.163 (1)	1'2	1901	227.600	43'0	2'26
»	276	643	956	0'17	1900	67.900	56'2	1'40
45	2.025	3.149 (2)	3.701 (2)	0'77	1900	270.600	48'1	1'36
»	»	90	161	0'15	1900	17.200	10'7	0'93
1.807	7.823	18.732	25.151	4'73		8.012.600	52'9	0'31
MEN								
104.454	168.018	223.193	283.524	400'0	»	10.278.900	7'1	2'8
93.682	174.610	323.740	402.703	141'8	»	38.685.900	28'4	1'04
1.406	4.635	9.331	18.467	59'6	»	11.353.300	3'1	0'16
5.302	15.892	32.929	60.725	784'6	»	35.699.200	0'77	0'17
1.807	7.823	18.732	25.151	4'73	»	8.012.600	52'9	0'31
206.651	370.978	607.925	790.570	1.390'73		104.029.900	5'7	0'76

CUADRO NÚM. 191 (LXXXIX)

Desarrollo de las líneas de ferrocarriles en las diferentes partes del mundo, de 1840 a 1910 (1)

AÑOS	EUROPA — Apertura del primer ferrocarril en 1825 — *Kilómetros*	AMÉRICA — Apertura del primer ferrocarril en 1827 — *Kilómetros*	ASIA — Apertura del primer ferrocarril en 1853 — *Kilómetros*	ÁFRICA — Apertura del primer ferrocarril en 1856 — *Kilómetros*	OCEANÍA — Apertura del primer ferrocarril en 1854 — *Kilómetros*	TOTAL — Apertura del primer ferrocarril en 1825 — *Kilómetros*
1840	2.925	4.754	»	»	»	7.679
1850	23.504	15.064	»	»	»	38.568
1860	51.862	53.935	1.393	455	367	108.012
1870	104.914	93.139	8.185	1.786	1.765	209.789
1880	168.983	174.666	16.287	4.646	7.847	372.429
1885	195.657	249.246	22.285	7.032	12.947	487.167
1886	201.446	267.999	24.409	7.640	14.384	515.878
1887	208.265	291.349	26.947	8.002	15.543	550.106
1888	214.213	305.168	28.809	8.514	17.098	573.802
1889	219.752	317.737	31.707	8.866	18.022	596.084
1890	223.441	330.576	33.172	9.791	18.947	615.927
1891	227.795	342.330	35.441	10.496	19.829	635.891
1892	231.970	353.214	37.271	11.671	20.402	654.528
1893	238.478	360.842	38.995	12.379	21.199	671.893
1894	245.139	365.110	41.970	13.103	22.183	687.505
1895	251.421	370.175	43.375	13.147	22.318	700.436
1896	257.540	374.941	46.549	14.827	22.341	716.198
1897	263.204	381.567	49.756	15.844	23.119	733.490
1898	269.744	386.337	53.605	17.954	23.334	750.974
1899	278.337	392.860	57.822	20.114	23.615	772.748
1900	283.878	402.171	60.301	20.114	24.014	790.478
1901	290.993	410.630	67.292	22.832	25.185	816.932
1902	296.051	421.571	71.372	23.221	25.805	838.020
1903	300.429	433.645	74.546	24.808	26.723	860.151
1904	305.407	450.031	77.206	25.843	27.052	885.539
1905	309.393	460.196	81.421	26.616	28.069	905.695
1910	333.848	526.382	101.916	36.854	31.014	1.030.014

(1) Este cuadro procede del *Archiv für Eisenbahnwesen* y de la *Revue Générale des chemins de fer et des tramways.*

CUADRO NÚM. 192 (XC)

Incrementos decenales de la longitud de las líneas de ferrocarriles en las diversas partes del mundo (1)

PERÍODOS DECENALES	EUROPA		AMÉRICA		ASIA		ÁFRICA		OCEANÍA		TOTAL	
	Kilómetros	Por 100	Kilómetros	Por 100	Kilómetros	Por 100	Kilómetros	Por 100	Kilómetros	Por 100	Kilómetros	Por 100
1840-1850	20.600	710	10.300	215	»	»	»	»	»	»	30.900	401
1850-1860	28.400	121	38.800	257	1.400	»	400	»	400	»	69.400	180
1860-1870	53.000	102	39.200	73	6.800	486	1.400	350	1.400	350	101.800	94
1870-1880	64.100	61	81.600	88	8.100	99	2.800	156	6.000	333	162.600	78
1880-1890	54.900	32	156.700	89	17.400	107	4.800	104	11.100	142	244.900	66
1890-1900	59.700	27	70.700	21	26.600	79	10.700	114	5.100	27	172.800	28
1900-1910	50.323	18	124.211	31	41.615	69	16.740	83	7.000	29	239.889	30

(1) Este cuadro procede del *Archiv für Eisenbahnwesen* y de la *Revue Générale des Chemins de fer et des tranways.*

CUADRO NÚM. 193 (XCI)

Incremento de la longitud de las líneas de ferrocarriles en las diversas partes del mundo y en las principales naciones durante el primer decenio del siglo XX (1)

PAÍSES	LONGITUD EN KILÓMETROS DE LAS LÍNEAS EXPLOTADAS		INCREMENTO	
	1900	1910	Total — *Kilómetros*	Por 100
Europa	283.525	333.848	50.323	18
América	402.171	526.382	124.211	31
Asia	60.301	101.916	41.615	69
Africa	20.114	36.854	16.740	83
Oceanía	24.014	31.014	7.000	29
TOTAL	790.125	1.030.014	239.889	30
Alemania	50.500	60.300	9.800	19
Austria-Hungría	36.900	44.400	7.500	20
Gran Bretaña	35.200	37.600	2.400	7
Francia	42.800	49.400	6.600	15
Rusia y Finlandia	48.100	59.600	11.500	24
Italia	15.800	17.000	1.200	7
Bélgica	6.300	8.500	2.200	34
España	14.400	15.000	1.600	12
Estados Unidos de América	311.100	388.200	77.100	25
Canadá	28.700	39.800	11.100	39
Méjico	14.600	24.600	10.000	69
Indias inglesas	38.200	51.600	13.400	35

(1) Este cuadro procede del *Archiv für Eisenbahnwesen* de Junio de 1912.

CUADRO NÚM. 194 (XCII)

Longitud y densidad de las líneas de ferrocarriles en las diferentes naciones de Europa y en algunas del resto del mundo, en 1912

PAÍSES	LONGITUD EN KILÓMETROS DE LAS LÍNEAS EXPLOTADAS EN 1.° DE ENERO DE 1912					
	Total — *Kilómetros*	Orden de colocación en Europa	Por 10.000 habitantes — *Kilómetros*	Orden de colocación en Europa	Por miriámetro cuadrado — *Kilómetros*	Orden de colocación en Europa
EUROPA (1)						
Alemania	61.936	1	9'5	8	11'4	5
Austria-Hungría	44.820	4	8'8	9	6'6	10
Bélgica	8.660	9	11'7	7	29'3	1
Bulgaria	1.945	16	4'6	18	2'0	17
Dinamarca	3.771	11	14'4	3	9'7	7
España	15.097	7	8'1	11	3'0	14
Francia	50.232	3	12'8	6	9'3	9
Gran Bretaña e Irlanda	37.649	5	8'3	10	12'0	3
Grecia	1.590	17	6'0	12	2'4	16
Italia	17.268	6	5'0	16	6'0	11
Luxemburgo	519	20	21'0	2	19'9	2
Noruega	3.092	14	13'2	5	1'0	20
Holanda	3.194	13	5'5	13 y 14	9'6	8
Portugal	2.983	15	5'5		3'2	12
Rumania	3.607	12	5'3	15	2'7	15
Rusia y Finlandia	61.078	2	4'8	17	1'1	19
Servia	936	19	3'3	19	1'9	18
Suecia	14.095	8	25'7	1	3'1	13
Suiza	4.781	10	14'2	4	11'5	4
Turquía	1.557	18	2'5	21	0'9	21
Malta, Jersey y Man	110	21	3'0	20	10'0	6
TOTALES PARA EUROPA	338.880		7'7		3'5	

(1) Los datos referentes a Europa, salvo las tres columnas de orden, que se han deducido, proceden del *Journal Officiel*, de 13 de Febrero de 1913, representando las cifras de la primera columna la longitud de las líneas de ferrocarriles de toda clase de anchos de vía situadas en el territorio de cada nación y dedicadas a los transportes públicos.

PAÍSES	LONGITUD EN KILÓMETROS DE LAS LÍNEAS EXPLOTADAS EN 1.º DE ENERO DE 1912		
	Total — *Kilómetros*	Por 10.000 habitantes — *Kilómetros*	Por miriámetro cuadrado — *Kilómetros*
AMÉRICA (1)			
Argentina	32.853	37'76	1'18
Canadá	43.004	59'68	0'44
Estados Unidos	397.127	43'12	4'24
ASIA (1)			
Indias británicas	53.876	2'20	2'00

(1) Deducidos estos datos de otras fuentes autorizadas.

CUADRO NÚM. 195 (XCIII)

Anchos de vía establecidos en los distintos países del mundo (1)

CLASIFICACIÓN	ANCHOS — *Metros*	PAÍSES	OBSERVACIONES
VÍAS ANCHAS	2'135	Ferrocarril del Gobierno de Ceylán; Ferrocarril Central del Brasil	Antiguamente, hasta 1892, en el «Great-Western Ry» (Inglaterra).
	1'829	»	Antes, en el ferrocarril del Erié (América).
	1'750	»	Ferrocarril de París a Limours, hasta 1883
	1'676	España; Portugal; Indias inglesas; Ceylán; Siam; República Argentina; Chile	Antes, en el Canadá.
	1'600	Irlanda; Brasil; Chile; Victoria; Australia meridional; Tasmania (Lauceston).	»
	1'524	Rusia y Siberia; Panamá	Antes, en los Estados norteamericanos del Sur y en el «Great-Eastern Ry» (Inglaterra).
	1'512	Cerdeña	»
	1'450	Fran ia (Est; Etat; Midi; P-L-M; Caen al mar; etc.)	»
	1'445	España	Excepcionalmente.
VÍA NORMAL — Modificaciones del tipo	1'448	Estados Unidos (Pensylvania; Norfolk y Western; New Orleans y Texas Pacific; Georgia R R; North Alabama; etcétera.)	Antes, en la línea de de Manchester a Normauton (Inglaterra).
	1'440	Francia (Nord; Orléans; Ceiture; etc.).	»
VÍA NORMAL — Vía normal tipo	1'435	Europa (con excepción de Irlanda, España, Portugal y Rusia; y salvo las modificaciones del tipo antes indicadas); América del Norte (salvo dichas modificaciones); China; Egipto; Madagascar; Victoria; Perú; Uruguay; provincias inmediatas a la Argentina; Paraguay	Excepcionalmente en España.

(1) Hemos compuesto este cuadro valiéndonos principalmente de los datos contenidos en el trabajo *Les écartements de chemins de fer* incluído en el número de Junio de 1912 de los *Annales des travaux publics* de Bélgica y debido a M. Lionel Wiener, antiguo oficial de Artillería y Jefe del Servicio de Tracción de la Compañía auxiliar de los ferrocarriles del Brasil. Hemos completado los datos de dicho trabajo con varios de la conocida *Agenda Dunod de Chemins de fer* y de alguna otra obra. Por lo que a España se refiere, hemos incluído todos los anchos de vía existentes, algunos de los cuales no se mencionan en las fuentes antes indicadas. Como consecuencia de ello España aparece con más anchos de vía que las demás naciones; lo cual no prueba que esto sea cierto, pues del mismo modo que M. Lionel y la Agenda Dunod han omitido varios anchos usados en España, también han padecido omisiones análogas respecto a la mayoría de las naciones, lo que ciertamente no hace desmerecer esos trabajos, pues, en general, se trata de anchos establecidos excepcionalmente, es decir, en líneas muy contadas y de escasísima longitud. Debemos advertir que la sinopsis de la casilla *clasificación*, es nuestra; huelga decir que hemos procurado sea la más apropiada.

CLASIFICACIÓN			ANCHOS — Metros	PAÍSES	OBSERVACIONES
	Vías superiores a 1m		1'360	España	Excepcionalmente.
			1'270	Chile	Estos anchos se encuentran en los países que se indican, sólo en casos excepcionales.
			1'219	Suecia; Indias inglesas; Brasil	
			1'200	Diversos países; entre ellos, España	
			1'140	España	
			1'100	Bé gica; Brasil	
VÍAS ESTRECHAS	Vías métricas	Modificaciones del tipo	1'070	España	Excepcionalmente.
			1'067	Japón; Indias holandesas; Unión Sud-Africana; Africa portuguesa; Africa alemana oriental; Alto Egipto; Nigeria; Holanda; Suecia; Noruega; Rusia; Chile	Excepcionalmente en España.
			1'060	España	Excepcionalmente.
			1'050	Siria; Argelia	Excepcionalmente en ambos.
		Vía métrica tipo	1'000	En casi todos los países del mundo	»
	Vías inferiores a 1m		0'950	Italia	»
			0'915	España	Excepcionalmente, menos en Mallorca donde es el ancho normal.
			0'914	Suecia; Estados Unidos; Guatemala; Méjico	»
			0'891 0'890	Suecia	»
			0'800	Suiza; Java; Francia; Inglaterra; etc.	Casi únicamente se encuentra este ancho en los ferrocarriles de montaña donde es frecuente.
			0'785	Alemania	»
			0'762	Indias inglesas; Chi e; Bolivia	»
			0'760	Bosnia; Austria; Brasil	»
			0'750	Congo belga; Egipto; Sajonia; Würtemberg; Rusia	Excepcionalmente en España.
			0'724	Hungría	Excepcionalmente.
			0'610	Venezuela; Unión Sud-Africana	»
			0'600	Africa alemana del SO; Marruecos; Alemania	»
				Inglaterra; Gales; Brasil; Chile; España	Excepcionalmente.
			0'559	Dublín	Idem.
			0'457	Crewe; Woolwich; Chatham	Idem.

CUADRO NÚM. 196 (XCIV)

Longitudes de los ferrocarriles del mundo clasificados con arreglo a sus anchos de vía, en los comienzos del siglo XX (1)

ANCHURA DE VÍA (2) — Metros	Longitud de los ferrocarriles — Kilómetros	Por 100
1'676	53.220	6
1'600	12.650	1'5
1'520	57.300	7
1'435 (vía normal)	618.990	71
1'067	52.310	6
1'000	54.520	6
Menos de 1 metro	22.700	2'5
TOTAL	871.690	100 %

(1) Este cuadro procede del *Bulletin of the International Bureau of the American Republics.*
(2) Téngase en cuenta que este cuadro prescinde de los anchos de vía excepcionales y engloba los de vía normal, así como los inferiores a 1 metro. Para más detalles véase el cuadro anterior.

CUADRO NÚM. 197 (XCV)

Longitudes de los ferrocarriles de las distintas partes del mundo clasificados con arreglo a sus anchos de vía, en los comienzos del siglo XX (1)

	VÍA NORMAL		VÍA ANCHA		VÍA ESTRECHA	
	Kilómetros	Por 100	Kilómetros	Por 100	Kilómetros	Por 100
Europa	220.026	71	67.525	22	21.215	7
América del Norte	376.741	98	80	»	8.373	2
América del Sur	5.934	14	14.745	36	20.212	50
Asia	6.005	7	34.527	43	40.042	50
Africa	4.830	17	»	»	23.752	83
Oceanía	5.454	20	6.290	22	15.939	58
TOTAL	618.990	71	123.170	14	129.530	15

(1) Este cuadro, lo mismo que el anterior, procede del *Bulletin of the International Bureau of the American Republics*.

CUADRO NÚM. 198 (XCVI)

Capital total de establecimiento de los ferrocarriles de Europa y del resto del mundo, de 1888 a 1910 (1)

AÑOS	EUROPA — Francos	PARTES DEL MUNDO RESTANTES — Francos	TOTAL — Francos
1888	79.328.750.000	72.471.250.000	151.800.000.000
1890	84.650.000.000	78.978.750.000	163.628.750.000
1892	90.691.250.000	83.691.250.000	174.382.500.000
1894	95.575.000.000	84.856.250.000	180.431.250.000
1896	96.288.750.000	86.845.000.000	183.133.750.000
1898	97.796.250.000	88.193.750.000	185.990.000.000
1900	103.601.250.000	90.992.500.000	194.593.750.000
1902	110.786.250.000	100.787.500.000	211.573.750.000
1904	112.489.500.000	109.943.000.000	222.432.500.000
1905	115.248.750.000	112.596.250.000	227.845.000.000
1910	132.287.270.000	151.416.105.000	283.703.375.000
Capital de establecimiento por kilómetro en 1910	396.250	217.500	

(1) Este cuadro procede del *Archiv für Eisenbahnwesen* y de la *Revue Générale des chemins de fer et des tramways*.

CUADRO NÚM. 199 (XCVII)

Capital de establecimiento total y por kilómetro de línea de los ferrocarriles de las principales naciones del mundo, a fines del primer decenio del siglo XX (1)

PAÍSES	Fecha de la evaluación	Longitud de las líneas de ferrocarril — *Kilómetros*	CAPITAL DE ESTABLECIMIENTO: Total — *Francos*	CAPITAL DE ESTABLECIMIENTO: Por kilómetro de línea — *Francos*
EUROPA				
Alemania	ejercicio 1910	59.259	21.685.000.000	365.941
Austria	año 1909	22.377	8.552.500.000	382.194
Hungría	» 1909	20.263	4.327.500.000	213.554
Francia	» 1908	40.110	18.234.000.000	454.602
Bélgica (Estado)	» 1909	4.322	2.545.000.000	590.414
Inglaterra	» 1907	37.181	32.351.000.000	870.112

(1) Este cuadro procede del *Archiv für Eisenbahnwesen* de Junio de 1912.



PAÍSES	Fecha de la evaluación	Longitud de las líneas de ferrocarril — Kilómetros	CAPITAL DE ESTABLECIMIENTO Total — Francos	CAPITAL DE ESTABLECIMIENTO Por kilómetro de línea — Francos
Sigue EUROPA				
Dinamarca (Estado)	ejercicio 1909-10	1.960	352.500.000	179.597
Noruega	» 1909-10	2.976	405.000.000	136.067
Suecia (Estado)	año 1910	4.418	726.000.000	164.396
Rusia	» 1908	66.670	17.714.000.000	265.701
Finlandia	» 1908	3.447	365.000.000	116.500
Rumania	ejercicio 1909-10	3.186	946.000.000	297.036
Servia (Estado)	año 1909	565	164.000.000	289.352
Bulgaria (Idem)	» 1908	1.589	236.000.000	140.592
Italia (Idem)	ejercicio 1906-07	14.000	5.656.000.000	404.024
Suiza	año 1909	4.580	1.710.000.000	378.086
España	» 1907	14.485	3.639.000.000	234.156
OTRAS PARTES DEL MUNDO				
Estados Unidos de América	30 Junio de 1909	381.122	91.811.000.000	240.897
Canadá	30 Junio de 1910	39.792	7.404.000.000	170.849
Cuba	1905	2.468	341.000.000	138.750
Argentina	1909	24.781	4.494.000.000	184.965
Brasil (Central)	1908	1.764	490.000.000	142.600
Indias inglesas	31 Diciembre 1910	51.647	7.464.000.000	144.516
Siam	1910-11	781	95.000.000	121.915
Argelia-Túnez	31 Diciembre 1907	4.119	725.000.000	175.282
Colonia del Cabo	31 Diciembre 1909	5.340	825.000.000	154.457
Natal	31 Diciembre 1909	1.588	352.500.000	233.351
Nueva Zelanda	31 Marzo de 1910	4.372	727.500.000	166.312
Victoria	30 Junio de 1910	5.617	1.100.000.000	195.854
Nueva Gales Sur	30 Junio de 1910	5.682	1.247.500.000	212.844
Australia meridional	»	3.076	366.000.000	118.957
Queensland	»	5.891	655.000.000	105.360
Tasmania	»	755	104.000.000	136.802
Australia occidental	»	3.451	290.000.000	85.787

CUADRO NÚM. 200 (XCVIII)

Distribución de la propiedad de las líneas de ferrocarriles de las diversas naciones del mundo, en el año 1910, entre los respectivos Estados y Empresas privadas (1)

PAÍSES	Ferrocarriles pertenecientes a Empresas particulares — Kilómetros	Ferrocarriles pertenecientes a los Estados — Kilómetros	TOTAL — Kilómetros
EUROPA			
Alemania	5.426	55.722	61.148
Austria-Hungría	8.890	35.481	44.371
Gran Bretaña	37.579	»	37.579
Francia	40.516	8.869	49.385
Rusia europea	24.702	34.857	59.559
Italia	2.749	14.211	16.960
Bélgica	4.188	4.322	8.510
Luxemburgo	321	191	512
Holanda	1.483	1.711	3.194

(1) Este cuadro procede del *Archiv für Eisenbahnwesen* de Junio de 1912. Las cifras que figuran en sus dos primeras columnas numéricas indican respectivamente los ferrocarriles *poseídos* por las Empresas particulares y por los Estados, *sin tener en cuenta quién los explota*. Hay, en efecto, en distintas naciones, ferrocarriles pertenecientes a Compañías, explotados por el Estado, y recíprocamente, ferrocarriles de Estado cuya explotación corre a cargo de Empresas privadas. En conjunto, puede decirse que la proporción relativa entre la explotación del Estado y la privada viene a ser sensiblemente la misma que entre la propiedad de aquél y la de las Compañías, debido a la compensación que resulta en las distintas naciones en que algunas líneas pertenecientes a una de ambas entidades son explotadas por la otra. Hay que advertir también que en diferentes naciones de régimen estatista, como Bélgica y Alemania por ejemplo, los ferrocarriles que figuran en poder de Empresas privadas sólo son los llamados *vecinales, locales*, etc., aunque su desarrollo sea considerable.

PAÍSES	Ferrocarriles pertenecientes a Empresas particulares — *Kilómetros*	Ferrocarriles pertenecientes a los Estados — *Kilómetros*	TOTAL — *Kilómetros*
Sigue EUROPA			
Suiza	1.963	2.738	4.701
España	14.994	»	14.994
Portugal	1.829	1.080	2.909
Dinamarca	1.568	1.959	3.527
Noruega	582	2.506	3.088
Suecia	9.610	4.372	13.982
Servia	221	574	795
Rumanía	417	3.186	3.603
Grecia	1.580	»	1.580
Bulgaria	191	1.589	1.780
Turquía europea	1.557	»	1.557
Malta, Jersey y Man	110	»	110
TOTAL	160.480	173.368	333.848
AMERICA			
Canadá	37.026	2.766	39.792
Estados Unidos	388.173	»	388.173
Terranova	1.072	»	1.072
Méjico	24.559	»	24.559
América central	2.573	»	2.573
Grandes Antillas	4.813	68	4.879
Pequeñas Antillas	541	»	541
Colombia	821	»	821
Venezuela	1.020	»	1.020
Guyana inglesa	167	»	167
Guyana holandesa	60	»	60
Ecuador	536	»	536
Perú	1.192	1.358	2.550
Bolivia	1.217	»	1.217
Brasil	12.610	8.760	21.370
Paraguay	253	»	253
Uruguay	2.488	»	2.488
Chile	2.969	2.706	5.675
Argentina	24.665	3.971	28.636
TOTAL	506.753	19.629	526.382
ASIA			
Rusia asiática	7.443	9.947	17.390
China	8.724	»	8.724
Japón	2.496	7.310	9.806
Indias inglesas	12.283	39.364	51.647
Ceylán	928	»	928
Persia	54	»	54
Asia Menor, etc.	3.569	1.468	5.037
Indias portuguesas	82	»	82
Malasia	1.219	»	1.219
Indias holandesas	2.497	»	2.497
Siam	»	1.026	1.026
Cochinchina, etc.	3.506	»	3.506
TOTAL	42.801	59.115	101.916
AFRICA			
Epipto	1.420	4.493	5.913
Argelia y Túnez	5.044	»	5.044
Congo belga	830	»	830
Unión Sud-Africana — Colonia del Cabo	730	5.340	6.070
Unión Sud-Africana — Natal	»	1.759	1.759
Unión Sud-Africana — Central	»	4.167	4.167
Unión Sud-Africana — Rodesia	»	3.527	3.527

PAÍSES		Ferrocarriles pertenecientes a Empresas particulares — Kilómetros	Ferrocarriles pertenecientes a los Estados — Kilómetros	TOTAL — Kilómetros
Sigue AFRICA				
Colonias	Alemanas	»	2.721	2.721
	Inglesas	2.908	»	2.908
	Francesas	2.188	»	2.188
	Italianas	115	»	115
	Portuguesas	1.612	»	1.612
TOTAL		14.847	22.007	36.854
OCEANÍA				
Nueva Zelanda		47	4.372	4.419
Victoria		23	5.617	5.640
Nueva Gales del Sur		227	5.862	6.089
Queensland		565	5.891	6.456
Tasmania		265	755	1.020
Australia occidental		446	3.451	3.897
Australia meridional		275	3.076	3.351
Hawaï, etc		142	»	142
TOTAL		1.990	29.024	31.014
RESUMEN				
EUROPA		160.480	173.368	333.848
AMERICA		506.753	19.629	526.382
ASIA		42.801	59.115	101.916
AFRICA		14.847	22.007	36.854
OCEANIA		1.990	29.024	31.014
TOTAL		726.871	303.143	1.030.014
		(70'57 %)	(29'43 %)	(100 %)

CUADRO NÚM. 201 (XCIX)

Productos brutos kilométricos medios recaudados diariamente en las principales Redes de ferrocarriles del mundo (1)

		Francos
EUROPA		
Alemania	Red de Alsacia-Lorena	231
	Estado de Baden	223
	Prusia-Hesse	214
	Sajonia	199
	Würtemberg	151
Inglaterra	Lancashire and Yorkshire Ry	459
	Midland Ry	392
	London and No th Western	359
	South Eastern London-Dover	352
	London-Brighton	316
	Great Northern	277
	North Eastern	267
	Great Western	208
Austria-Hungría	Estado austriaco	148
	Estado húngaro	122
	Bosnia-Herzegovina	48
	Red Sud-austriaca	194
Bélgica	Estado belga	199
	Ferrocarriles vecinales	18
España	Norte	102
	Madrid-Zaragoza-Alicante	89
	Andaluces	62
Francia	Red del Estado: Red antigua	60
	Red del Estado: Red del Oeste	105
	Nord	218
	P-L-M	159
	Est	147
	Orléans	103
	Midi	93
Italia	Red del Estado	107
Holanda	Sociedad de los ferrocarriles del Estado	112
Portugal	Red garantizada	31
	Red no garantizada	122
Rusia — Ferrocarriles del Estado	Petersburgo-Moscou	342
	Moscou-Kursk-Nijni-Novgorod	333
	Muchas líneas: entre	100 y 200
	Muchas líneas: y entre	200 y 300
	Transiberiano	117
	Transbaïkal	64
	Centro asiático	91
Rusia — Ferrocarriles de Compañías privadas	Varsovia-Viena	496
	Moscou-Kiew-Voroneze	163
	Vladicaúcaso	258
	Kiasan-Ural	128
Rumania	Red del Estado	84
Suiza	Ferrocarriles federales	187
Turquía	Orientales	48
	Anatolia	47
Grecia	Pireo-Atenas-Peloponeso	25
	Thesalia	22
AMERICA		
Estados Unidos	Pennsylvania	349
	New-York Central-Hudson	257
	New-York-New-Haven-Hertford	226
	Lake Shore and Michigan	244
	Lehigh Valley	234
	Erie	213
	Pacific	130
	Northern Pacific	97
	St. Louis and San-Francisco	72
	Southern Pacific	77
	Union Pacific	110
	Missouri Pacific	67
Canadá	Pacific	97
	Grand Trunk	118
Argentina	Nord-Este	19
	Buenos Aires-Pacific	58
	Buenos Aires-Great Southern	60
	Entre-Ríos	32
Chile	Antofagasta y Bolivia	88
Brasil	Compañía auxiliar	26
	Great Western	30
Méjico	National Rys	89
	Interoceánico	68
Perú	Peruvian Corporation	90
ASIA		
India inglesa	East Indian	98
	Madras and Southern Maratta	30
	Bengal-Nagpour	33
	Bengal and North Western	23
	Bombay and Central India	55
China	Línea de Chantoung	121

(1) Este cuadro procede de la *Zeitüng des Vereins D. E.* de 15 de Mayo de 1912, que dedujo las cifras del mismo de los datos llegados a su poder hasta aquella fecha.

CUADRO NÚM. 202 (C)

Comparación entre los principales datos estadísticos ferroviarios de las Redes más importantes de Europa y América (1)

	ALEMANIA — Red de vía normal		AUSTRIA-HUNGRÍA — Conjunto de las redes del Estado		RUSIA — Red total		INGLATERRA (REINO UNIDO) — Red total		FRANCIA — Red de interés general		ESTADOS UNIDOS — Red total	
	1895	1908	1895	1908	1895	1908	1895	1908	1895	1908	1895	1908
Longitud de las líneas de cada red (al final del ejercicio) km.	45.479	57.401	29.371	39.576	35.323	62.746	34.090	37.337	36.296	40.122	290.677	375.987
Por 100 de longitud de líneas con vías dobles o múltiples	34'8	37'9	10'9	11'1	22'7	22'2	54'0	55'7	»	43'00	»	8'8
Tráfico a distancia entera — Viajeros	315.400	548.800	210.700	283.000	214.600	300.400	»	»	294.000	399.000	68.600	130.100
Tráfico a distancia entera — Mercancías	560.400	794.700	412.500	543.700	640.400	856.300	»	808.850	355.800	521.200	479.500	974.700
Material móvil (por 100 kilómetros de línea) — Locomotoras	35	45	21	25	25	30	55	61	28	30	12	15
Material móvil (por 100 kilómetros de línea) — Coches de viajeros	69	93	46	51	26	31	124	142	71	72	12	12
Material móvil (por 100 kilómetros de línea) — Vagones de mercancías	727	934	491	572	514	690	1.862	2.108	743	843	418	563
Capital de establecimiento — Total (en millones de fr.)	14.259	21.861	7.717	12.265	»	17.105	25.027	32.764	15.539	18.234	58.244	88.030
Capital de establecimiento — Por km. explotado fr.	313.500	380.875	262.750	309.875	244.625	272.625	734.125	877.500	429.500	454.500	200.375	234.125
Producto kilométrico — Total fr.	41.609	57.145	26.604	36.764	31.302	35.107	63.442	80.446	34 567	43.160	19.718	33.886
Producto kilométrico — Distribución % — Viajeros %	28'67	29'97	24'64	24'53	15'70	15'06	43'47	43'09	42'44	44'71	29'16	25'87
Producto kilométrico — Distribución % — Mercancías %	67'78	65'48	74'29	71'10	74'14	84'69	51'21	49'12	55'86	53'68	68'27	62'31
Producto kilométrico — Distribución % — Varios %	3'55	4'55	1'07	4'37	10'16	0'25	5'32	7'79	1'70	1'61	2'57	11'82
Producto medio — Por viajero-km. cts.	3'65	3'00	2'97	3'06	2'19	2'08	»	»	3'83	3'56	6'72	6'32
Producto medio — Por tonelada-km. cts.	4'90	4'58	4'75	4'69	3'88	3'03	»	»	5'16	4'37	2'94	2'46
Coeficiente de explotación	55'9	72'6	54'6	72'1	57'9	81'2	55'7	63'7	54'0	57'9	70'4	69'7
Producto neto de la explotación — Por km. explotado fr.	18.407	15.041	12.086	10.646	13.189	6.475	28.061	29.179	15.898	18.161	5 830	10.242
Producto neto de la explotación — % del capital de establecimiento	5'8	4'3	4'4	3'1	»	»	3'8	3'3	3'7	4'1	2'9	4'3

(1) Estos datos proceden del Anuario estadístico alemán de 1911. Se refieren, como se ve, a la nación de más desarrollo de líneas de América y del mundo (Estados Unidos), y a las cinco que mayor lo tienen en Europa.

CUADRO NÚM. 203 (CI)

Resumen comparativo de 1905 a 1911 de los resultados de la explotación de la Red total de ferrocarriles de uso público de España (1)

		UNIDADES	Año 1905	Año 1906	Año 1907	Año 1908	Año 1909	Año 1910	Año 1911
Longitud abierta a la explotación		Metros	14.067.960	14 286.793	14.485.203	14.552.710	14.607.459	14.663.970	14.723.487
Trenes	Trenes que han circulado por las líneas	Número	854.781	1.061.508	1.144.756	1.147.972	1.184.859	845.175	906.271
	Trenes-kilómetro	Idem	54.065.861	58.044.481	60.670.392	66.990.511	65.111.506	58.578.800	66.551.874
Movimiento de viajeros	Total de viajeros transportados	Idem	41.846.249	49.748 193	51.582.108	53.002.325	51.408.194	54.912.802	57.145.167
	Término medio de viajeros por kilómetro de línea	Idem	2.974	3.571	3.658	3.746	3.624	3.929	4.064
	Viajeros-kilómetro	Idem	7.748.556.121	1.895.636.652	1.882.651.807	1.923.205.820	1.889.691.320	2.129.101.680	2.109.153.351
Movimiento de mercancías	Total de mercancías transportadas	Toneladas	22.662.548	28.909.209	30.800.227	31.126.441	31.456.774	55.814.918	60.716.873
	Término medio de mercancías por km. de línea	Idem	1.611	2.093	2.211	2.152	2.169	3.874	4.215
	Toneladas-kilómetro	Idem	2.535.764.318	2.646.740.395	2.891.339.323	2.622.410.914	3.085.518.819	2.821.984.257	2.943.487.543
Productos parciales — Viajeros	Producto bruto del transporte de viajeros	Pesetas	85.346.670	89.398.440	91.543.380	95.459.253	93.298.194	97.484.380	101.255.741
	Producto medio por viajero	Idem	2'04	1'88	1'88	1'81	1'82	1'76	1'76
	Producto medio por viajero-kilómetro	Idem	0'049	0'046	0'047	0'050	0'049	0'052	0'043
	Producto medio por kilómetro de línea	Idem	6.067	6.375	6.441	6.757	6.587	6.963	7.232
Productos parciales — Mercancías	Producto bruto del transporte de mercancías	Idem	182.602.820	227.159.896	235.611.381	242.837.542	243.889.697	246.741.211	252.860.092
	Producto medio por tonelada	Idem	8'06	7'86	7'65	7'80	7'75	4'42	4'16
	Producto medio por tonelada-kilómetro	Idem	0'072	0'083	0'080	0'092	0'079	0'097	0'086
	Producto medio por kilómetro de línea	Idem	12.980	16.163	16.565	17.040	17.070	17.570	18.071
Gastos de explotación	Total	Idem	151.456.164	156.919.215	162.257.699	165.396.891	166.811.599	166.431.400	173.945.973
	Medio por km. de línea	Idem	10.766	11.259	11.535	11.481	11.549	11.173	12.424
Coeficiente de explotación		Por 100	50'39	49'20	49'08	48'54	49'01	47'68	47'08
Productos totales	Producto bruto total	Pesetas	300.530.358	319.255.901	330.914.721	340.710.976	339.604.858	349.515.374	359.893.124
	Medio por km. de línea	Idem	21.363	22.702	23.251	23.891	23.752	24.709	25.339
	Líquido total	Idem	6.551.922	9.926.586	28.041.650	33.479.356	34.046.980	56.788.555	59.012.192
	Líquido por km. de línea	Idem	466	1.488	2.079	2.371	2.400	4.014	4.154
Gastos de establecimiento	Total	Idem	3.420.619.946	3.619.798.788	3.638.878.898	3.750.648.824	3.782.017.950	3.558 676.852	3.594.934.437
	Medios por km. de línea	Idem	243.150	261 908	264.156	286.177	287.658	255.809	267.189
Intereses o rendimientos	% del producto neto al capital de establecimiento	Por 100	4'35	4'36	4'59	4'68	4'58	5'17	5'24
	% del producto líquido al capital en acciones	Idem	0'93	2'02	2'81	3'08	3'08	5'52	5'74

(1) Este cuadro es reproducción de los cuadros núm. 38 de las dos Estadísticas oficiales de ferrocarriles de España más recientes. La una, publicada en 1912, contiene la estadística completa de 1908 y 1909; la otra, impresa en 1915, se refiere a los años 1910 y 1911. De los años 1912 y siguientes no se ha publicado aún la estadística oficial. Se advierte en dicho cuadro núm. 38 que los datos del mismo se refieren no a la longitud total sino al número de kilómetros de que ha podido obtenerse cada dato, según expresa detalladamente para cada año el cuadro núm. 18 de la expresada estadística oficial, cuadro que también reproducimos a continuación, aunque sólo para el último indicado año de 1911.

CUADRO NÚM. 204 (CII)

Resultados de la explotación en 1911 de la Red total de ferrocarriles de uso público de España (a)

CONCEPTOS			UNIDADES	VÍA ANCHA	VÍA ESTRECHA	EN CONJUNTO
Locomotoras....	Total....................		Longitud en kms. (1).	11.199,339	3.152,696	14.352,035
			Número.............	2.122	626	2.748
	Término medio en servicio.		Longitud en kms. (1).	11.199,339	3.046,497	14.245,836
			Número.............	1.851	381	2.232
	Potencia empleada........		Longitud en kms. (1).	11 199,339	3.054,363	14.253,702
			Caballos de vapor...	1.009.524	105.938	1.115.462
	Potencia media de cada locomotora............		Longitud en kms. (1).	11.199,339	3.137,310	14.336 649
			Caballos de vapor...	748	276	4,99
	Término medio en servicio por km. en explotación.		Longitud en kms. (1).	11.199,339	3.150,508	14.249,847
			Número	0,15	0,11	0,14
Coches para viajeros......	Total....................		Longitud en kms. (1).	11.199,339	3.160,716	14.350,055
			Número	4.803	1.250	6.053
	Término medio en servicio.		Longitud en kms. (1).	11.199,339	2.948,303	14.147,642
			Número	4.359	831	5.190
	Asientos...	Total disponible	Longitud en kms. (1).	11.199,339	2.956,569	14.155,908
			Número	187.476	31.393	218.869
		Término medio por coche.....	Longitud en kms. (1).	11.199,339	2.948,303	14.147,642
			Número	43	39	42
	Término medio en servicio por km. en explotación.		Longitud en kms. (1).	11.199,339	3.174,184	14.373,523
			Número	0,38	0,25	0,36
Vagones para mercancías..	Total....................		Longitud en kms. (1).	11.199,339	2.949,449	148,788
			Número	40.304	10.230	50.574
	Término medio en servicio.		Longitud en kms. (1).	11.199 339	5.137,310	336,649
			Número	39.197	8.007	47.204
	Capacidad..	Total disponible	Longitud en kms. (1).	11.199,339	3.153,596	352,935
			Toneladas...........	451.612	69.528	521.140
		Media por vagón.....	Longitud en kms. (1).	11.199,339	3.137,310	336,649
			Toneladas...........	11,394	8,687	11,119
	Término medio en servicio por km. en explotación.		Longitud en kms. (1).	11.199,339	3.167,784	267,123
			Número	3,47	2,43	3,25
Recorrido del material móvil	Locomotoras......	Total......	Longitud en kms. (1).	11.199,339	3.186,149	14.385 488
			Kilómetros..........	71.345.891	13.733.290	85.079.181
		Medio anual de cada una.......	Longitud en kms. (1).	11.199,339	3.186,149	14.385,488
			Kilómetros..........	38.544	36.045	38.653
	Coches para viajeros.	Total......	Longitud en kms. (1).	10.949,018	2.971.640	13.920,658
			Kilómetros..........	188.973.603	36.378.538	225.352.141
		Medio anual de cada una.......	Longitud en kms. (1).	10.949,018	2.955,770	13.904,768
			Kilómetros..........	43.591	47.776	43.420
	Vagones para mercancías...	Total......	Longitud en kms. (1).	10.949,018	3.157,962	14.106,980
			Kilómetros..........	690.001.120	174.624.747	864.625.867
		Medio anual de cada uno.......	Longitud en kms. (1).	10.949,018	3.157,962	14.106,980
			Kilómetros..........	17.608	21.809	18.317
Trenes.....	Total....................		Longitud en kms. (1).	10.982,982	2.684,001	366,983
			Número	678.704	227.567	906.271
	Recorrido total...........		Longitud en kms. (1)	10.982,982	3.095,217	14.088,199
			Kilómetros..........	53.412.641	13.139.233	66.551.874
	Recorrido medio........		Longitud en kms. (1).	10.982,982	2.921,897	13.904,879
			Kilómetros..........	78	57	135
	Trenes-kilómetro por locomotora...........		Longitud en kms. (1).	11.162,476	3.098,817	14.261,293
			Número	28.853	34.512	29.811
	Circulación media anual..		Longitud en kms. (1).	10.982,982	3.095,217	13.904,879
			Número	4.863	3.921	4.725
Viajeros transportados....	Primera clase............		Longitud en kms (1).	11.199,339	2.619,288	13.818,627
			Número	2.030.711	653.387	2.684.098
	Segunda clase..........		Longitud en kms. (1).	11.199,339	2.634,731	13.834,070
			Número	3.844.645	5.238.273	9.082.918
	Tercera clase............		Longitud en kms. (1).	11.199,339	2.168,935	13.368 274
			Número	31.055.201	13.248.178	44.303.379
	TOTAL....................		Longitud en kms. (1).	11.199,339	2.860,853	14.060,192
			NÚMERO.............	36.930.557	20.214.610	57.145.167

(a) Este cuadro con sus notas es reproducción del núm. 18 de la última estadística oficial de ferrocarriles de España publicada. (Véase la nota al cuadro anterior.)

(1) Longitud media en explotación de los ferrocarriles a que se refiere el dato consignado bajo una misma llave en la línea siguiente del cuadro.

CONCEPTOS	UNIDADES	VÍA ANCHA	VÍA ESTRECHA	EN CONJUNTO
Viajeros transportados — A tarifas ordinarias (2)	Longitud en kms. (1)	7.192,570	2.138,450	9.331,020
	Número	8.489.686	7.693.376	16.183.062
Viajeros transportados — A tarifas reducidas (2)	Longitud en kms. (1)	7.223,056	2.377,514	9.600,570
	Número	13.288.924	9.199.927	22.488.851
Recorrido de os viajeros — Total	Longitud en kms. (1)	10 822,600	2.679,220	13.501,820
	Kilómetros	1.857.830.389	251.322.926	2.109.153.351
Recorrido de os viajeros — Medio	Longitud en kms. (1)	10.822,600	2.617,291	13.430,891
	Kilómetros	50	11	36
Frecuentación media anual de viajeros	Longitud en kms. (1)	10.822,600	2.679,220	13.501,820
	Número de viajeros	17.017.158	96.024	156.212
Viajeros-kilómetro por coche	Longitud en kms. (1)	10.822,600	2.658,741	13.481,341
	Número	426.205	302.446	406.387
Mercancías transportadas — Gran velocidad	Longitud en kms. (1)	3.681,238	2.675,322	6.356,560
	Toneladas	107.308	141.459	248.767
Mercancías transportadas — Pequeña velocidad	Longitud en kms. (1)	3.6·1,238	2.675,322	6.356,560
	Toneladas	5.745.072	27.442.861	33.187.933
Mercancías transportadas — Total (3)	Longitud en kms. (1)	11.199,339	3.293,456	14.492,795
	Toneladas	24.471.109	36.245.764	60.716.783
Recorrido de las mercancías — Gran velocidad	Longitud en kms. (1)	2.770,691	2.450,800	5.221,491
	Kilómetros	11.072.921	2.374.868	13.447.789
Recorrido de las mercancías — Pequeña velocidad	Longitud en kms. (1)	2.770,691	2.450,800	5.221,421
	Kilómetros	341.990.320	178.303.878	520.294.198
Recorrido de las mercancías — Total (3)	Longitud en kms. (1)	10.606,241	2.974,918	13.581,159
	Kilómetros	2.697.698.997	245.788,546	2.943.487.543
Recorrido medio anual de mercancías — Gran velocidad	Longitud en kms. (1)	2.770,691	2.411,840	5.182,531
	Kilómetros	103	17	54
Recorrido medio anual de mercancías — Pequeña velocidad	Longitud en kms. (1)	2.770,691	2.411,840	5.182,531
	Kilómetros	58	6	16
Recorrido medio anual de mercancías — Total (3)	Longitud en kms. (1)	10.606,241	2.913,798	13.520,039
	Kilómetros	265	6	48
Circulación media anual de mercancías	Longitud en kms. (1)	10.606,241	2.913,798	13.520,039
	Toneladas	254.355	84.341	207.713
Toneladas-kilómetro transportadas por vagón de mercancías	Longitud en kms. (1)	10.606,241	2.913 798	13.520,039
	Número	69.171	30.723	62.627
Accidentes personales — Longitud de las líneas en explotación	Kilómetros	11.418.542	3.420.587	14.839.129
Accidentes personales — Viajeros — Número total	Muertos	12	2	14
	Heridos	129	5	134
Accidentes personales — Viajeros — Por millón transportado	Muertos	0,32	0,10	0,24
	Heridos	4,03	0,25	2,35
Accidentes personales — Viajeros — Por millón de viajeros kilómetro	Muertos	0,007	0,007	0,007
	Heridos	0,08	0,019	0,06
Accidentes personales — Viajeros — Por millón de coches-kilómetro	Muertos	0,06	0,06	0,06
	Heridos	0,70	0,30	0,59
Accidentes personales — Empleados de las Compañías y del Gobierno — Número total	Muertos	55	10	65
	Heridos	3 018	164	3.182
Accidentes personales — Empleados de las Compañías y del Gobierno — Por millón de trenes-kilómetro	Muertos	1,22	0,83	0,98
	Heridos	5,69	12,67	48,21
Accidentes personales — Personas extrañas al servicio — Número total	Muertos	166	15	181
	Heridos	221	34	255
Accidentes personales — Personas extrañas al servicio — Por cien kilómetros de línea en explotación	Muertos	1,37	0,43	1,22
	Heridos	193	0,98	1,72
Accidentes personales — Total — Número	Muertos	223	26	259
	Heridos	3.388	203	3.591
Accidentes personales — Total — Por cien kilómetros de línea en explotación	Muertos	1,95	0,81	1,76
	Heridos	27,08	6,34	24,42
Productos del transporte de viajeros — Totales — A tarifas ordinarias	Longitud en kms. (1)	6.856,771	1.774,220	8.630,991
	Pesetas	24.749.102	4.130.135	28.879.237

(1) Longitud media en explotación de los ferrocarriles a que se refiere el dato consignado bajo una misma llave en la línea siguiente del cuadro.

(2) La suma de los conceptos «Tarifas ordinarias» y «Tarifas reducidas» no corresponde al total de viajeros, por cuanto faltan estos datos, entre otras Compañías, de la importante de M. Z. A. *(Véase la nota del cuadro correspondiente).*

(3) Estos totales no son la suma de los parciales por no haber facilitado datos en detalle las Compañías, entre ellas M. Z. A.

CONCEPTOS			UNIDADES	VÍA ANCHA	VÍA ESTRECHA	EN CONJUNTO
Productos del transporte de viajeros	Totales	A tarifas reducidas	Longitud en kms. (1)	6.826,285	2.003,432	8.829,717
			Pesetas	26.096.901	5 780.980	31.877.881
		Total (2)	Longitud en kms. (1)	11.199,339	2.881,611	14 080,950
			Pesetas	88.772.071	12.483.670	101.255.741
	Medio por viajero	A tarifas ordinarias	Longitud en kms. (1)	6.559,330	1.737,989	8.297,319
			Pesetas	2,81	0,53	1,78
		A tarifas reducidas	Longitud en kms. (1)	6.528,844	2.047,064	8.575,918
			Pesetas	1,66	0,59	1,28
		Total (2)	Longitud en kms. (1)	11.184,004	2.812,660	13.996,614
			Pesetas	2,40	0,64	1,76
	Por viajero-kilómetro		Longitud en kms. (1)	10.962,842	2.858,978	13.801,821
			Pesetas	0,049	0,047	0,043
	Por kilómetro en explotación		Longitud en kms. (1)	11.199,339	2.949,714	14.149,053
			Pesetas	7.938	4.353	7.232
	Por coche-kilómetro		Longitud en kms. (1)	10.949,018	2.803,485	13 753,503
			Pesetas	0,470	0,343	0,453
Producto del transporte de mercancías	Accesorios de gran velocidad		Longitud en kms. (1)	10.996,204	1.500,809	12.497,013
			Pesetas	24.010.808	743.497	24.754.305
	A pequeña velocidad		Longitud en kms. (1)	11.363,420	1.417,809	12.781,229
			Pesetas	190.480.908	10.211.736	200.692.644
	Accesorios de pequeña velocidad		Longitud en kms. (1)	10.900 869	1.310,748	12.611,617
			Pesetas	9.943.536	492.800	10.436.336
	Total (3)		Longitud en kms. (1)	11.376,441	2.826,789	14.203,230
			Pesetas	228.647.009	24.213.083	252.860.092
	Por tonelada-kilómetro		Longitud en kms. (1)	11.376,441	2.695,576	14.072,017
			Pesetas	0,082	0,097	0,086
	Por kilómetro en explotación		Longitud en kms. (1)	11.376,441	2.825,989	14.202,430
			Pesetas	20.098	8.568	18.071
	Por vagón-kilómetro		Longitud en kms. (1)	11.376,441	2.771,411	14.147,852
			Pesetas	0,324	0,139	0,290
Productos totales de la explotación	Viajeros		Longitud en kms. (1)	11.301,440	2.882,569	14.184,009
			Pesetas	88.702.071	12.483.670	101.185.741
	Mercancías		Longitud en kms. (1)	11.301,440	2.879,157	14.174,597
			Pesetas	228.647.009	24.213.083	252.860.092
	Productos diversos		Longitud en kms. (1)	11.025,994	1.269,243	12.295,223
			Pesetas	5.351.411	331.880	5.683.291
	Total		Longitud en kms. (1)	11.301,440	2.901,789	14.203,230
			Pesetas	322.770.491	37.122.633	359.893.124
	Por kilómetro en explotación		Longitud en kms. (1)	11.301,440	2.901,789	14.203,230
			Pesetas	28.560	12.795	25.642
	Por tren-kilómetro		Longitud en kms. (1)	11.264,580	2.712,368	13.976,948
			Pesetas	6,04	2,82	6,25
Gastos de explotación	Administración		Longitud en kms. (1)	11.170,247	2.956,147	14.126,394
			Pesetas	12.156.424	2.150.105	14.306.529
	Explotación (movimiento y tráfico)		Longitud en kms. (1)	11.170,247	2.956,147	14.126,394
			Pesetas	39.576.974	5.199.842	44.776.816
	Material y tracción		Longitud en kms. (1)	11.170,247	2.956.147	14.126,394
			Pesetas	51.065.488	9.119.629	60.185.117
	Vía y obras		Longitud en kms. (1)	11.170,247	2.956,147	14.126,394
			Pesetas	42.416.041	4.904.270	47.320 311
	Diversos		Longitud en kms. (1)	3.951,021	1.557,314	5.615,396
			Pesetas	4.790.237	517.422	5.307.659
	Total		Longitud en kms. (1)	11.241,440	3 106,773	14.348,413
			Pesetas	150.569.699	23.376.274	173.945.973
	Por kilómetro en explotación		Longitud en kms. (1)	11.241,440	3.106,773	14.348,213
			Pesetas	13.663	7.385	12.424
	Por tren-kilómetro		Longitud en kms. (1)	11.241,440	3.044,934	14.236,374
			Pesetas	2,80	1,79	2,53
Resultados generales de la explotación	Productos brutos totales		Longitud en kms. (1)	11.301,440	2.901,864	14.263,304
			Pesetas	322.770 491	37.122.633	359.893.124
	Gastos totales		Longitud en kms. (1)	11.241.440	3.106,773	14.348,213
			Pesetas	150.569.699	23.376.274	173.945.973
	Coeficiente de explotación (por 100)		Longitud en kms. (1)	11.199,339	2.853,750	14.053.089
			Pesetas	46,66	63,72	47,08
	Productos de la explotación	Totales	Longitud en kms. (1)	11.199,339	2.853,750	14.069,089
			Pesetas	172.200.992	14.985.625	187.186.617
		Por km. en explotación	Longitud en kms. (1)	11.199,339	2.842,750	13.942,089
			Pesetas	15.376	5.272	13.370

(1) Longitud media en explotación de los ferrocarriles a que se refiere el dato consignado bajo una misma llave en la línea siguiente del cuadro.
(2) Este total no es la suma de tarifas ordinarias y reducidas por no haberlo dado descompuesto todas las Compañías.
(3) Este total no representa la suma de los tres conceptos por no haberlo dado descompuesto varias Compañías en los de grande y pequeña velocidad.

CONCEPTOS			UNIDADES	VÍA ANCHA	VÍA ESTRECHA	EN CONJUNTO
Resultados generales de la explotación	Productos de la explotación..	Por tren-kilómetro...	Longitud en kms. (1).	11.162,479	2.834,212	13.996,691
			Pesetas............	3,22	1,13	2,84
	Resultados de explotaciones anejas............		Longitud en kms. (1).	3.128,241	747,473	3.875,714
			Pesetas............	219.438	1.225.372	1.444.810
	Productos netos totales...		Longitud en kms. (1).	11.199,339	2.853,750	14.069,089
			Pesetas............	172.420.230	16.210.997	188.631.227
Cargas financieras de las Compañías..			Longitud en kms. (1).	10.419.832	2.376,634	12.796,466
			Pesetas............	119.391.443	10.227.592	129.619.035
Rendimientos......	Productos líquidos obtenidos por las Compañías......	Totales....	Longitud en kms. (1).	11.199,339	2.853;750	14.069,089
			Pesetas............	52.028.787	5.983.405	59.012.192
		Por km. en explotación......	Longitud en kms. (1).	11.199,339	2.953,750	14.069,089
			Pesetas............	4.649	2.136	4.215
		Por tren-kilómetro...	Longítud en kms. (1).	11.199,339	1.853,750	14.069,089
			Pesetas............	0,91	0,69	0,89
Capital en acciones de las Compañías..			Longitud en kms. (1).	10.476,107	2.943,435	13.419,542
			Pesetas............	766.851.208	260.685.842	1.027.537.050
Gastos de establecimiento.	A cargo de las Compañías.		Longitud en kms. (1).	10.750,840	2.996,762	13.747,602
			Pesetas............	2.720.849.641	440.794.534	3.161.644.175
	Subvenciones y auxilios del Estado...............		Longitud en kms. (1).	9.960,464	85,798	10.046,262
			Pesetas..	355.617.718	3.774.747	359.392.465
	Idem de Corporaciones y particulares...........		Longitud en kms. (1).	5.314,094	26,809	5.340,903
			Pesetas............	70.072.293	654.009	70.726.302
	TOTAL................		Longitud en kms. (1).	10.910,159	2.996,762	13.906,921
			PESETAS............	3.149.711.147	445.223.290	3.594.934.437
	Por kilómetro en explotación....		Longitud en kms. (1).	10.833 903	3.157,071	13.990,974
			Pesetas............	290.727	141.027	256.767
Intereses de los capitales y acciones.	Relación del producto neto total de la explotación al capital de establecimiento (por 100)...........		Longitud en kms. (1).	10.910,159	2.996,762	13.906,921
			Pesetas............	5,47	3,64	5,24
	Relación del producto líquido al capital en acciones (por 100)........		Longitud en kms. (1).	10.476,107	2.943 435	13.419,842
			Pesetas............	6,91	2,29	5,74

(1) Longitnd media en explotación de los ferrocarriles a que se refiere el dato consignado bajo una misma llave en la líena siguiente del cuadro.

B.—GRÁFICOS

GRAFICO 81 (VII)

Desarrollo de las líneas de ferrocarriles en el Mundo y en sus distintas Partes

Escala: 1 mm.=5.000 Km

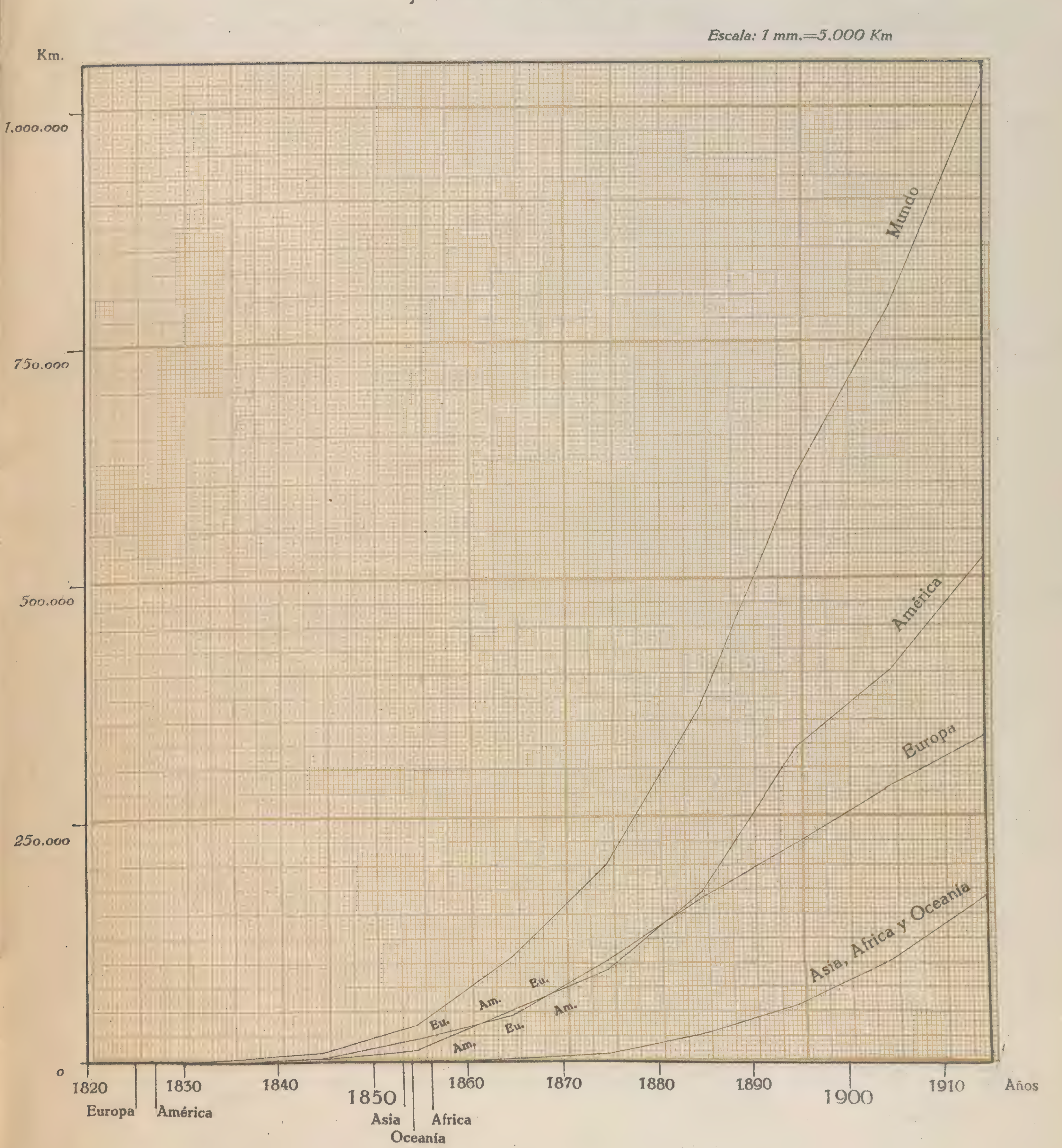


GRAFICO 82 (VIII)

Desarrollo de las líneas de ferrocarriles en los Estados Unidos y en el conjunto de las restantes naciones de América

Escala: 1 mm.=2.500 Km.

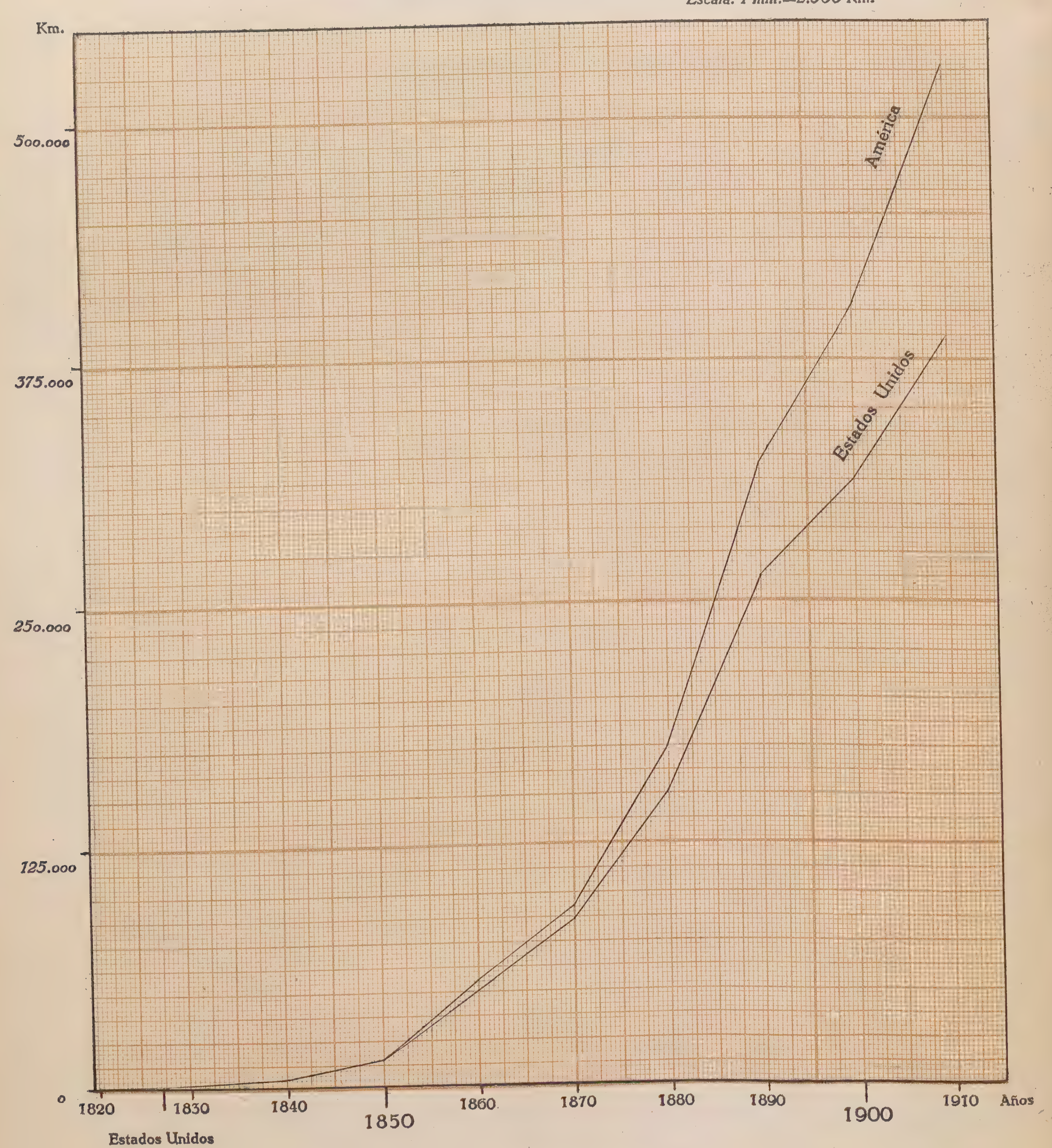


GRAFICO 83 (IX)

Desarrollo de las líneas de ferrocarriles en el conjunto de las cinco naciones principales de Europa y en el total de las restantes

Escala: 1 mm.=2.500 Km.

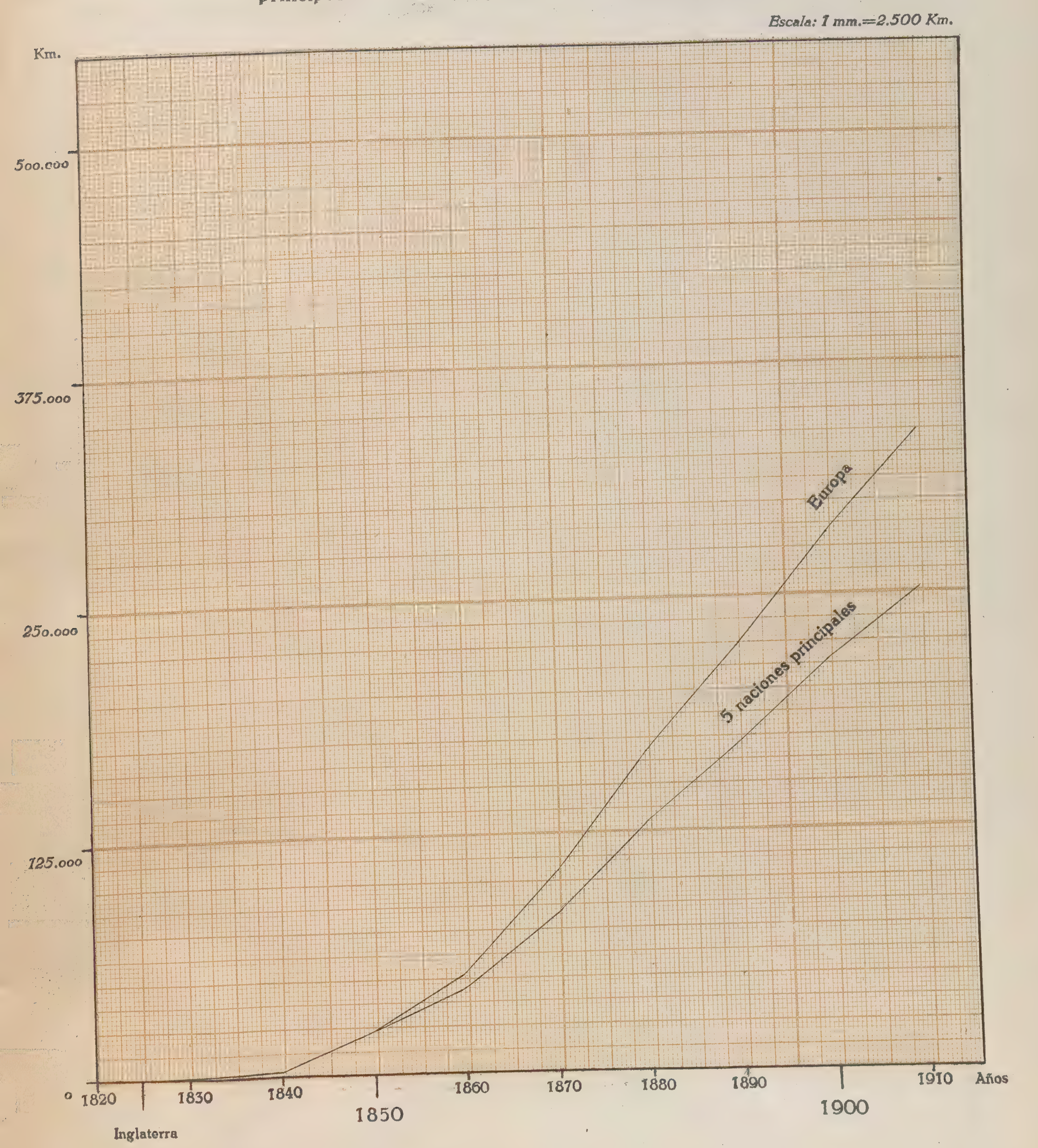


GRAFICO 84 (X)

Desarrollo de las líneas de ferrocarriles en cada una de las cinco naciones principales de Europa

Escala: 1 mm. = 250 Km.

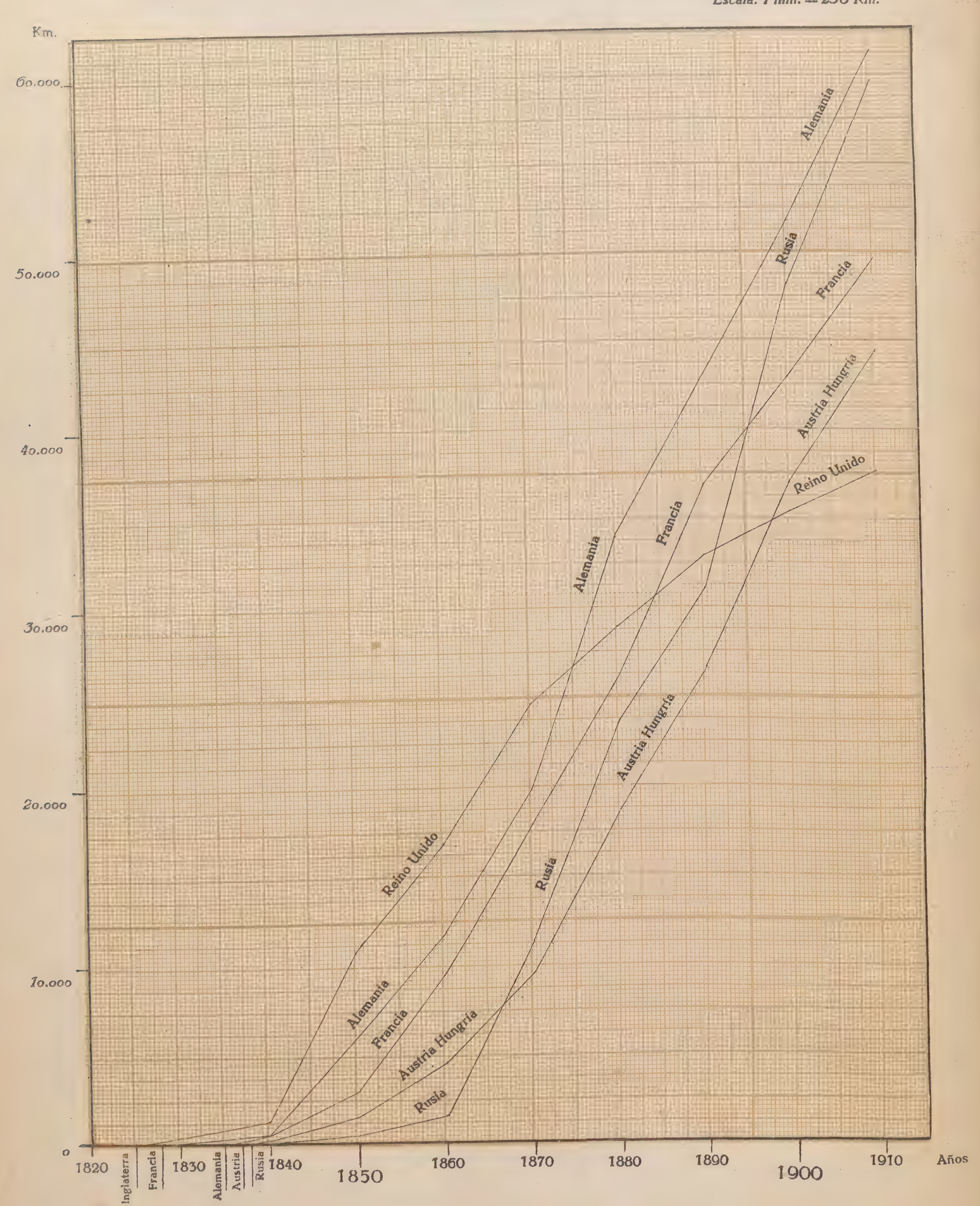
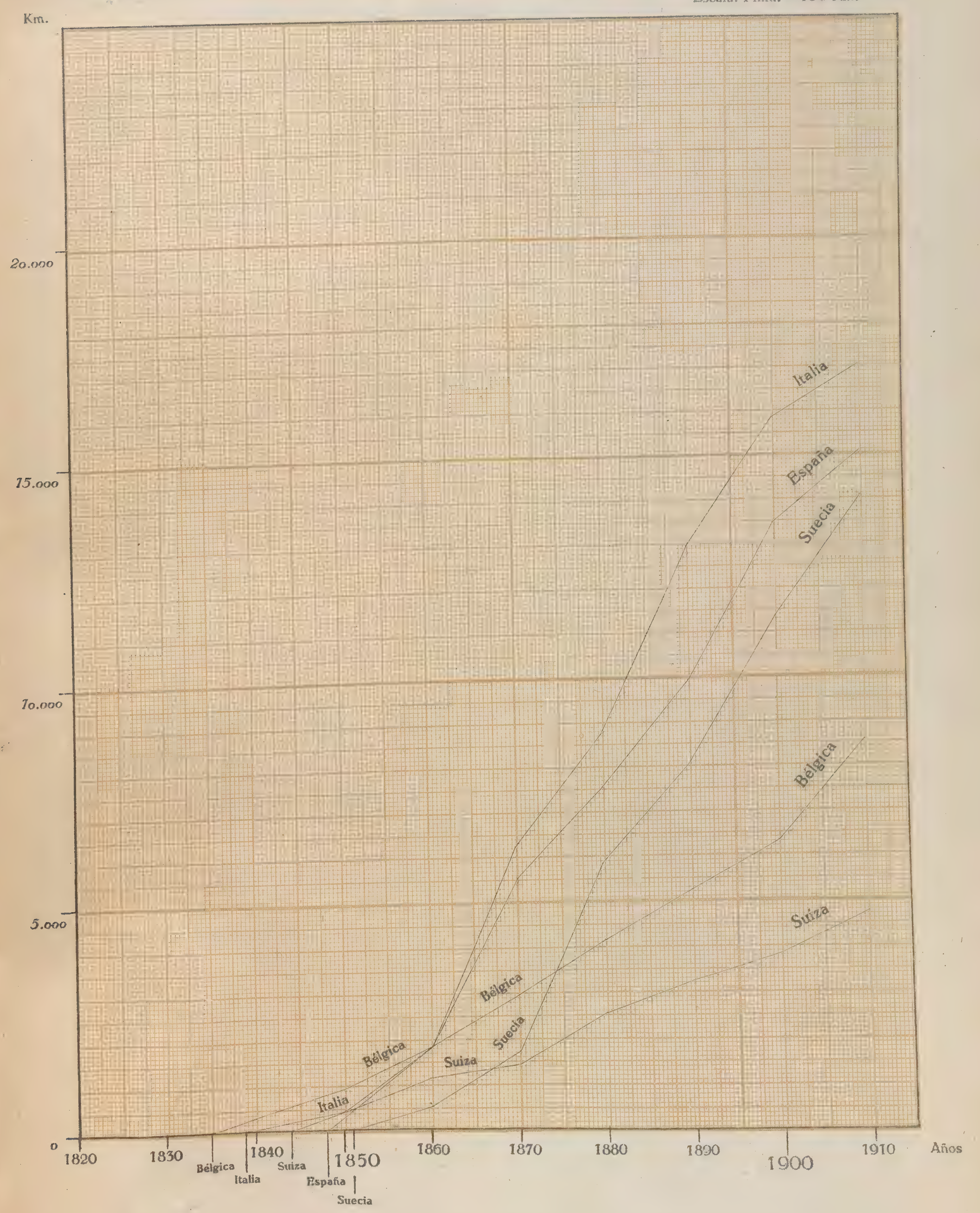
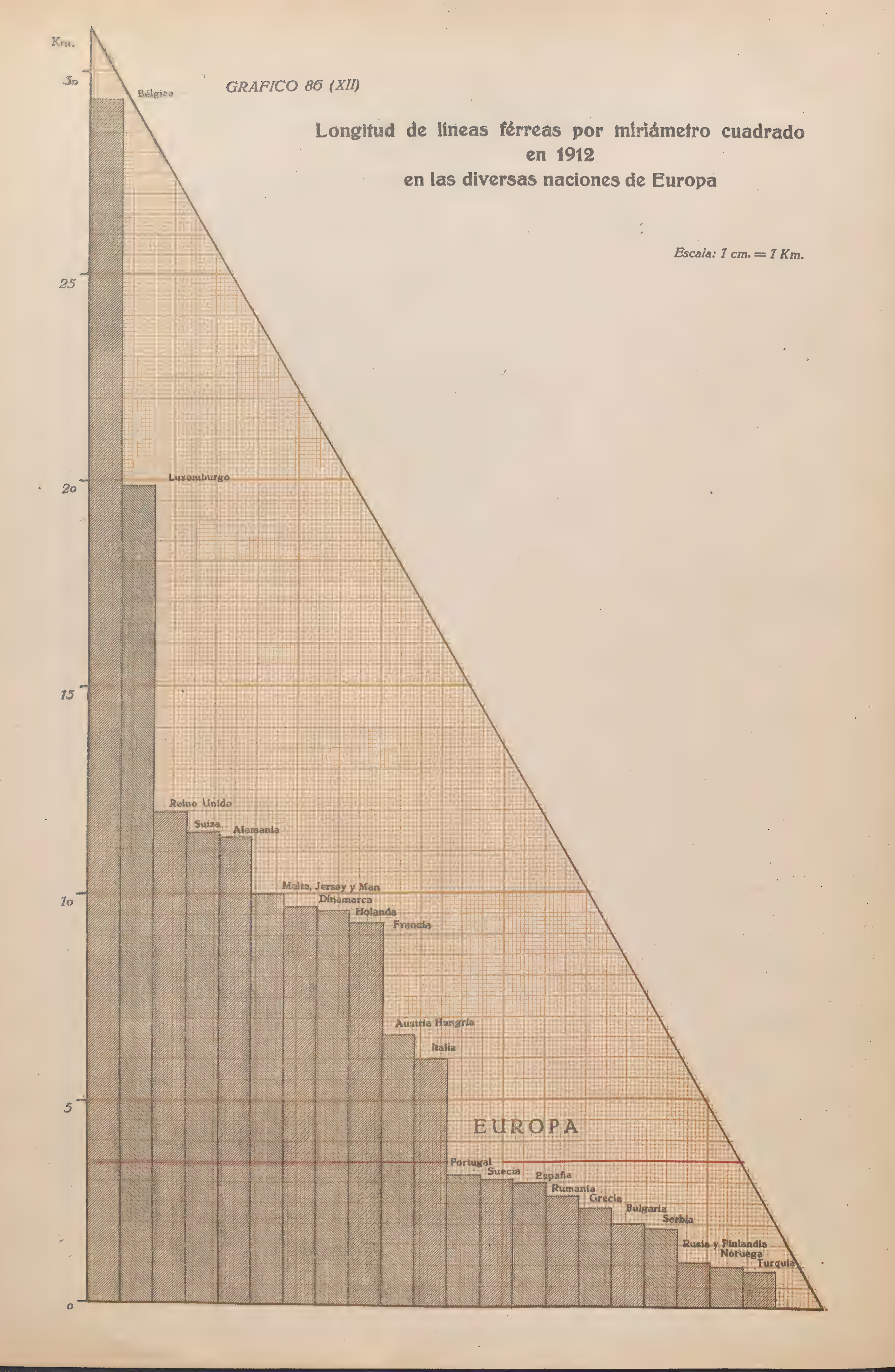


GRAFICO 85 (XI)

Desarrollo de las lineas de ferrocarriles en cada una de las cinco naciones de Europa que en este aspecto figuran inmediatamente después de las cinco principales

Escala: 1 mm. = 100 Km.




GRAFICO 86 (XII)
Longitud de líneas férreas por miriámetro cuadrado
en 1912
en las diversas naciones de Europa
Escala: 1 cm. = 1 Km.
Km.
30
25
20
15
10
5
0
Bélgica
Luxemburgo
Reino Unido
Suiza
Alemania
Malta, Jersey y Man
Dinamarca
Holanda
Francia
Austria Hungría
Italia
EUROPA
Portugal
Suecia
España
Rumania
Grecia
Bulgaria
Serbia
Rusia y Finlandia
Noruega
Turquía

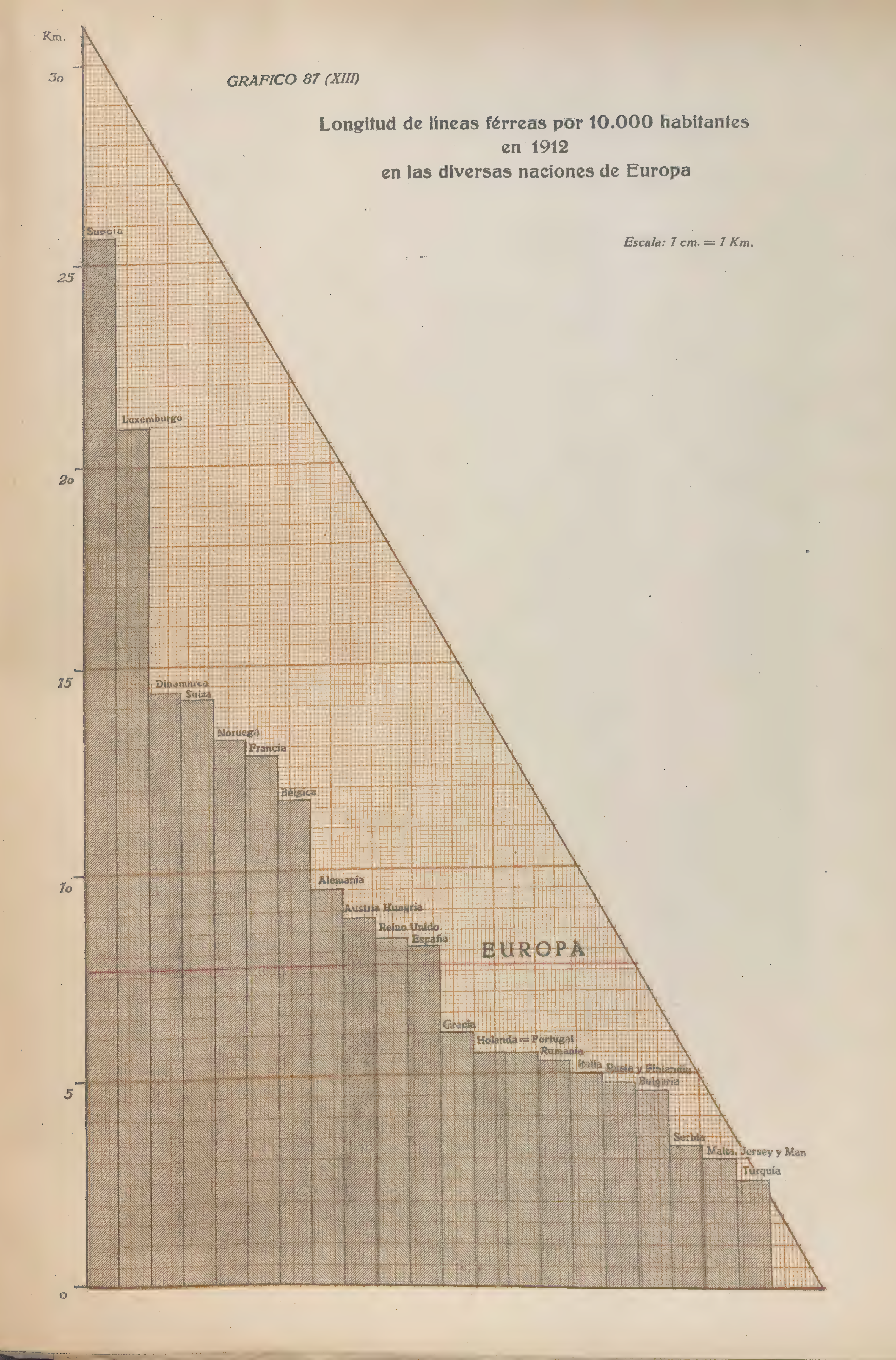

GRAFICO 87 (XIII)
Longitud de líneas férreas por 10.000 habitantes
en 1912
en las diversas naciones de Europa
Escala: 1 cm. = 1 Km.
Km.
30
25
20
15
10
5
0
Suecia
Luxemburgo
Dinamarca
Suiza
Noruega
Francia
Bélgica
Alemania
Austria Hungría
Reino Unido
España
EUROPA
Grecia
Holanda = Portugal
Rumania
Italia
Rusia y Finlandia
Bulgaria
Serbia
Malta, Jersey y Man
Turquía

GRAFICO 88 (XIV)

Distribución en 1910 de la propiedad de las líneas de ferrocarriles del Mundo y de cada una de sus Partes entre los diferentes Estados (rojo) y Empresas privadas (negro)

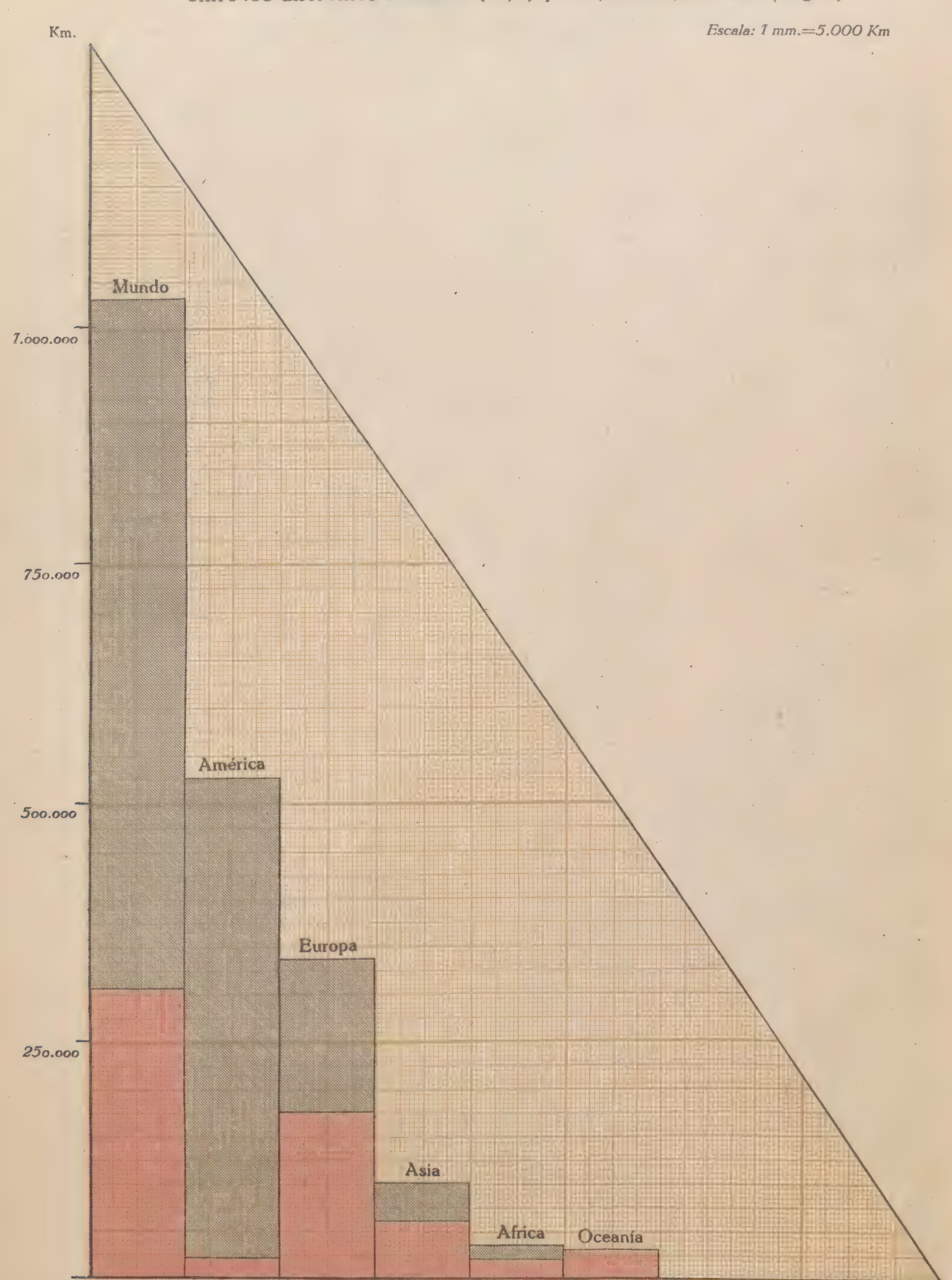


GRAFICO 89 (XV)

Distribución en 1910 de la propiedad de las líneas de ferrocarriles de las diversas naciones de Europa entre los respectivos Estados (rojo) y Empresas privadas (negro)

Escala: 1 mm = 250 Km.

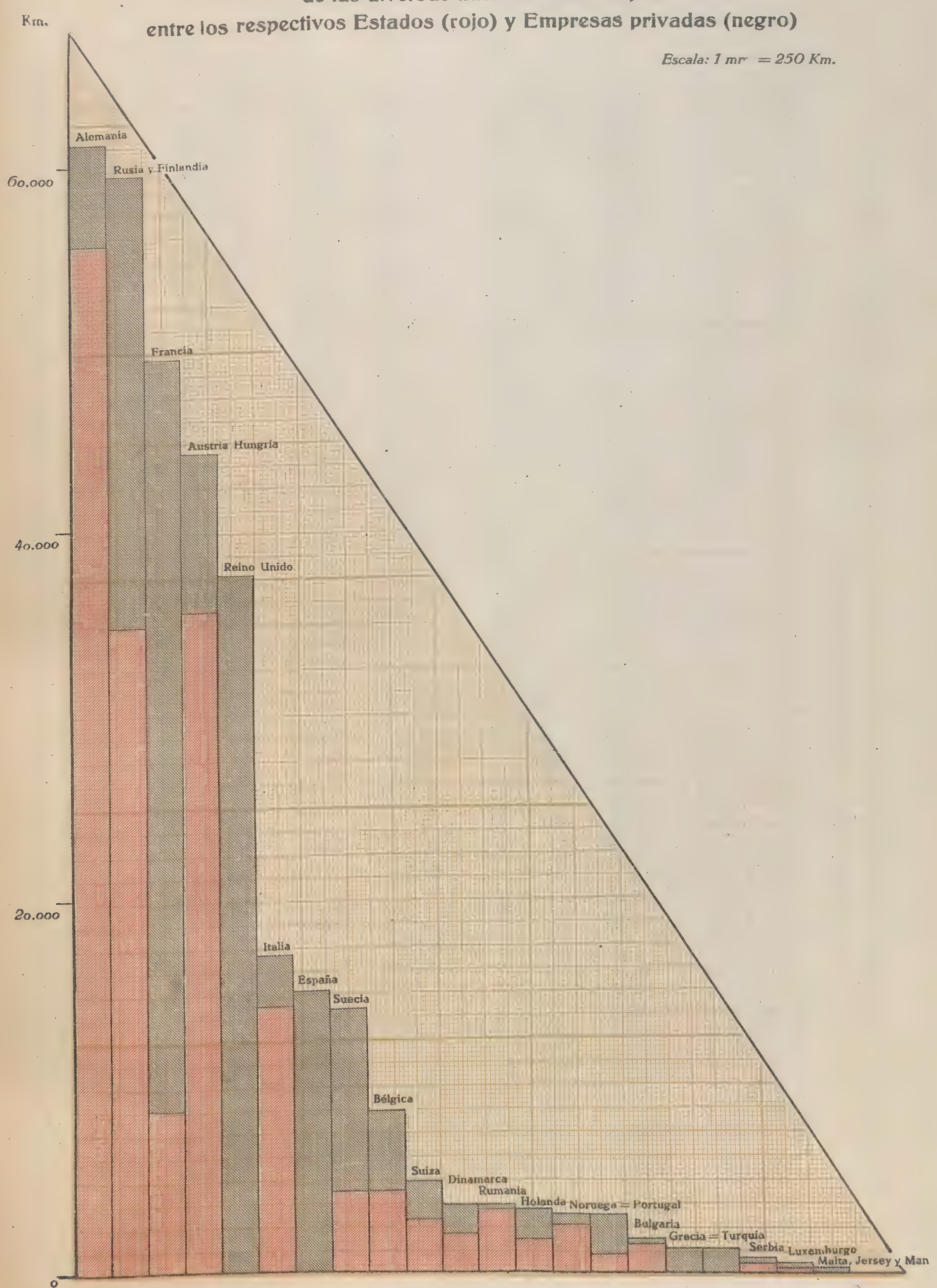


GRAFICO 90 (XVI)

Densidad de los distintos anchos de vía (V. ancha, V. normal y V. estrecha) en los ferrocarriles del Mundo y de cada una de sus Partes en los comienzos del siglo XX

Escala: 1 cm. = 4 %

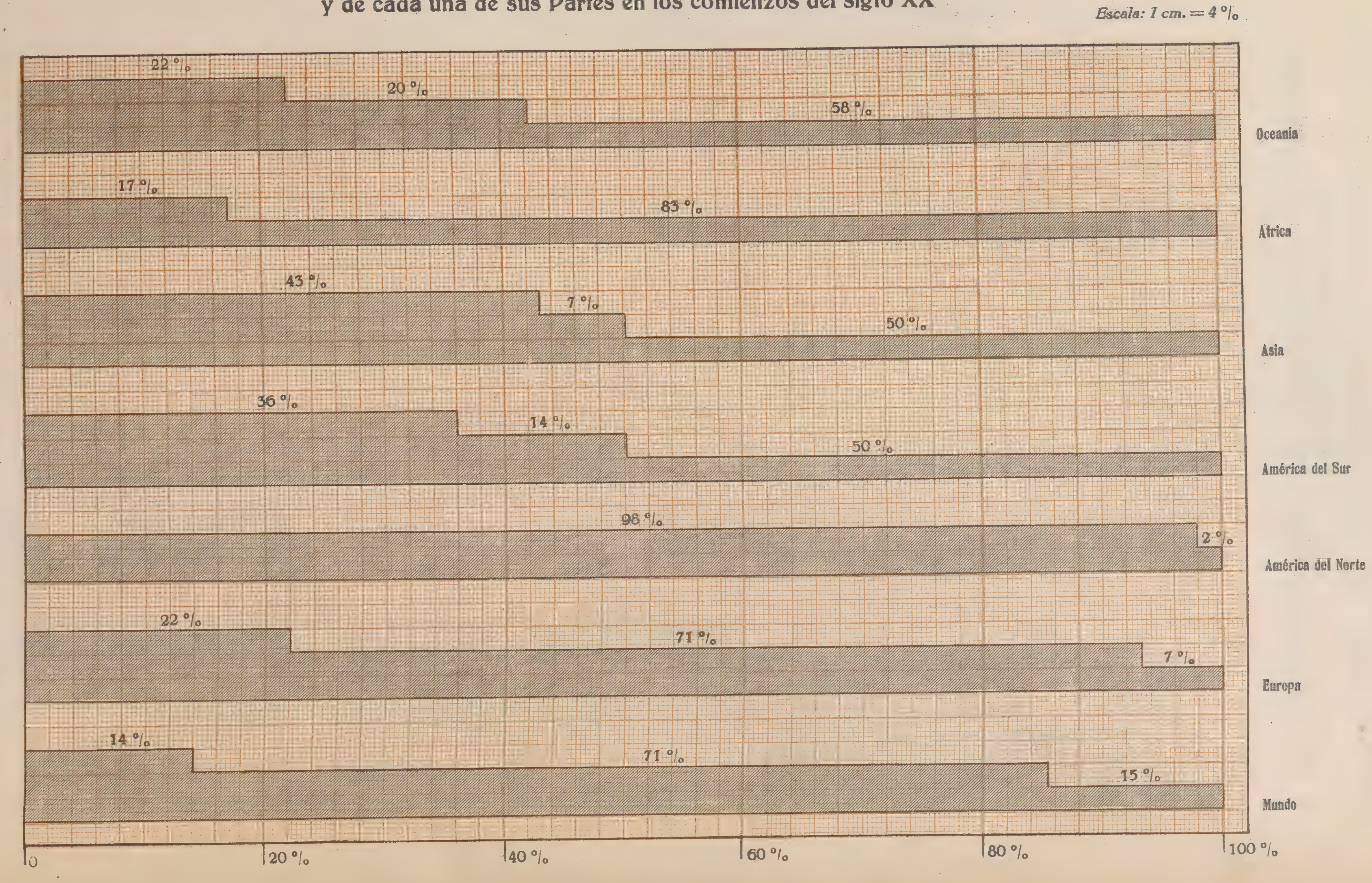


GRAFICO 91 (XVII)

Densidad de líneas con vía única y con dos o más vías en las principales Redes de Europa y América en 1908

Escala: 1 cm. = 4 °/o

Reino Unido (Red total)	55'7 °/o	44'3 °/o
Francia (Red de interés general)	43 °/o	57 °/o
Alemania (Red de vía normal)	37'9 °/o	62'1 °/o
Rusia (Red total)	22'2 °/o	77'8 °/o
Austria Hungría (Conjunto de las Redes del Estado)	11'1 °/o	88'9 °/o
Estados Unidos (Red total)	8'8 °/o	91'2 °/o

0 — 20 °/o — 40 °/o — 60 °/o — 80 °/o — 100 °/o

INDICE GENERAL DE LA OBRA

ÍNDICE GENERAL DE LA OBRA

«Elementos para el estudio del problema ferroviario en España»

TOMO IV

TOMO V

(conclusión del título sexto)

Resumen general de los mapas, gráficos y cuadros numerados que contiene la Obra

	MAPAS	GRÁFICOS	CUADROS NUMERADOS
TÍTULO PRIMERO	»	»	1
TÍTULO SEGUNDO	2	2	22
Suma el TOMO I	2	2	23
TÍTULO TERCERO	»	60	30
TÍTULO CUARTO	»	»	5
Suma el TOMO II	»	60	35
TÍTULO QUINTO *(TOMO III)*	2	12	44
TOMO IV	»	6	36
TOMO V	»	11	66
Suma el TÍTULO SEXTO	»	17	102
TOTAL	4	91	204



ADVERTENCIA IMPORTANTE

La situación anormal que, a causa de la guerra, atraviesa el mundo ha influído también en la impresión de esta Obra, cuyos dos últimos tomos aparecen con algún retraso, independiente de la voluntad de cuantos han invervenido en la publicación.

Ello ha dado lugar a que se reciban en el interregno datos muy interesantes y fidedignos, que permiten darse perfecta cuenta de la situación que en el momento actual atraviesan los ferrocarriles del mundo, como consecuencia de su historia y de la guerra.

Con objeto de no demorar más la aparición de los volúmenes IV y V, que por otra parte resultan ya excesivamente voluminosos, se imprimirá un nuevo tomo, el VI y último, que seguramente podrá repartirse en breve, y cuyo plan esquemático es el siguiente:

Apéndices a la Obra «Elementos para el estudio del problema ferroviario en España»

APÉNDICE I.—Los ferrocarriles del mundo ante la última guerra y el comienzo de la post-guerra.

» II.—Resumen general objetivo de la Obra «Elementos para el estudio del problema ferroviario en España».

» III.—EPÍLOGO: Conclusiones generales que pueden deducirse de los datos recopilados en la Obra «Elementos para el estudio del problema ferroviario en España», por el Director de la publicación Excelentísimo Sr. D. Francisco de A. Cambó y Batlle.

ERRATAS NO SEÑALADAS EN LOS TOMOS ANTERIORES

Página	Indicación	Línea	Dice	Debe decir
		TOMO I		
XI y XII	Indice de materias	Faltan los epígrafes de los dos Títulos y los de los tres capítulos del Título Primero, que pueden verse en las páginas correspondientes del Tomo.		
XIII	2.ª columna	16	Nota. Proyectos de doble vía.	Nota. Trayectos de doble vía.
25	»	5	por lo menos,	como máximo,
35	2.ª columna	Ultima del Artículo 13.	tres metros y 50 centímetros.	cinco metros y 50 centímetros.
		TOMO II		

La numeración ordinaria de cuadros y gráficos es la general dentro de la Obra; y la romana es independiente para cada Título. Por lo que la última está equivocada en los cuadros del Tomo II: Los cuadros 24 (XXIII), 25 (XXIV)... y sucesivamente hasta el 53 (LII), último del Título Tercero, deben ser: 24 (I), 25 (II)... hasta 53 (XXX). De igual modo, los cuadros 54 (LIII)... hasta el 58 (LVII) del Título Cuarto, deben ser: 54 (I)... hasta 58 (V). La numeración de los gráficos está bien.

Página	Indicación	Línea	Dice	Debe decir
		TOMO III		
12	Principio	Falta el epígrafe del cuadro que encabeza la página:		Clasificación, por anchos de vía, de los ferrocarriles alemanes (de interés general y locales).
12	Cuadro	Ultima	SUMA TOTAL...	SUMAN LOS FERROCARRILES DE TODA ALEMANIA...
13	Bélgica	1	el segundo país	uno de los primeros países
152	Casilla: línea (b); columna 4 %	»	2.211.708.264	2.212.708.264
163	1er epígrafe	2	subvencionados	no subvencionados
174	Diversos epígrafes del Gráfico 69 (VII)	»	Alemania (Prusia)	Alemania
		TOMO IV		
XI	Ultima columna	11	pág. XXXVII,	pág. XLI,
XXII	Ultima columna	Ultima y penúltima.	362 361	361 362
XLI	Paginación	»	LXI	XLI
XLII	Texto	8	cinco redes	seis redes
XLIII	Paginación	»	LXIII	XLIII
XLIV	Texto	3	*Stepheson,*	*Stephenson,*

ADVERTENCIA COMUN A TODOS LOS TOMOS

Si existe alguna otra errata de importancia que no hayamos advertido, creemos que por lo general será fácilmente subsanable por el lector. Cuando éste desee gran exactitud al buscar algún dato, le aconsejamos, sobre todo en los estadísticos, que consulte los diferentes lugares de la Obra en que puede estar; haciéndolo así le será posible realizar muy útiles confrontes y quizás evitar algún error.

La observación que precede es aplicable de modo especial a los cuatro mapas que contiene la Obra (Tomos I y III). Respecto a ellos, ya indicábamos en los lugares oportunos (pág. XXII del Tomo I y pág. 133 del III) que más bien deben ser considerados como croquis hechos sólo con la finalidad concreta a que responden. Aun con esta salvedad, debe advertirse que contienen algún que otro error u omisión, por la extraordinaria precipitación con que se hicieron; pero pueden, en general, subsanarse fácilmente, confrontando los mapas unos con otros, así como con los cuadros correspondientes de los Tomos I y III.

SE ACABÓ DE IMPRIMIR EL TÍTULO
SEXTO DE ESTA OBRA EN LOS
TALLERES DE ARTES GRÁFI-
CAS «MATEU», DE MA-
DRID, EL DÍA 20 DE
OCTUBRE DE
1920

Precio del Tomo: 20 pesetas.